



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
T.a.v. minister M. Harbers
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

2 april 2024

Kopie: Maatschappelijke Raad Schiphol
info@maatschappelijkeraadschiphol.nl

Betreft: Zienswijze Wijziging Regeling luchtvaartheffingen

Excellentie,

Naar aanleiding van de openbare internetconsultatie¹ geven wij hieronder de zienswijze weer van een aantal bewonersorganisaties in de Zuid/Zuidoosthoek van de luchthaven Schiphol.

1. Omwonenden staan niet als doelgroep voor deze consultatie vermeld. Ook is de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS) niet door het ministerie betrokken bij deze consultatie. Dat is o.i. onjuist omdat de regeling gaat over geluidheffingen die zijn bedoeld “voor de financiering en bekostiging van onder andere geluidwerende voorzieningen”.
2. Het treffen van geluidwerende voorzieningen is een van de mitigerende maatregelen die ervoor kunnen zorgen dat de kwaliteit van de leefomgeving rond Schiphol wordt verbeterd. Dit raakt rechtstreeks de opdracht van de MRS, nl. “...die bijdragen aan de verbetering van de leefomgevingskwaliteit rond Schiphol²”. Omwonenden behoren dus als doelgroep meegenomen te worden.
3. Bovendien is de aanleiding voor deze consultatie “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)”. Deze vierde fase ziet op een vorm van mitigatie van de jarenlange illegale overschrijdingen van de grenswaarden in met name de Zuid/Zuidoosthoek.
4. Het is van het grootste belang voor omwonenden dat er tijdig en voldoende geld aanwezig is om – waar nodig - woningisolatie (of andere mitigerende maatregelen die geld kosten) uit te laten voeren. Ook daarom hebben omwonenden, specifiek in de Zuid/Zuidoosthoek, een groot belang bij deze consultatie.
5. Wij willen benadrukken dat de leefomgevingskwaliteit in de Zuid/Zuidoosthoek al jaren onder grote druk staat. Zo zijn de in het LVB2008 -het vigerende wettelijke kader- vastgelegde grenswaarden in de handhavingpunten 20, 24 en 25 structureel overschreden (2015-2019), is er vanwege die overschrijdingen nadeelcompensatie uitgekeerd aan grote groepen omwonenden (over 2018 en 2019)

¹ https://www.internetconsultatie.nl/wijziging_regeling_luchtvaartheffingen/b1

² Artikel 3.a. Regeling transitie CROS-MRS: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2023-13357.html>

en heeft de overheid een nieuw gevelisolatieregeling moeten aankondigen (GIS-4) omdat bijna 700 woningen ten onrechte niet in eerdere gevelisolatieprogramma's (GIS-1 t/m GIS-3) waren meegenomen. Zoals in de Quicksan Zuidoosthoek³ is geconcludeerd is "er anders gevlogen dan verwacht" en zijn hindermitigerende maatregelen in de Zuidoosthoek ineffectief of onmogelijk gebleken.

6. Wij signaleren dat het GIS-4-programma opnieuw duizenden eigenaren en huurders van woningen in Uithoorn, Aalsmeer, Amstelveen maar ook plaatsen als Nieuwkoop en Hilversum in de kou laat staan omdat wordt uitgegaan van 440.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Terwijl er waarschijnlijk⁴ veel meer, ruim 480.000 (2024)⁵, zullen worden gerealiseerd. De door Van Geel geconcludeerde jarenlange mismatch tussen isolatie en hinder⁶ in de Zuid/Zuidoosthoek bestaat dus nog steeds. De kosten⁷ zouden ca. Euro 225 miljoen hebben bedragen indien bewoners de gevelisolatie hadden gekregen die hen op basis van de gerealiseerde onrechtmatige geluidhinder over die jaren toekwam. Inmiddels heeft onderzoek⁸ aangetoond dat binnen het geldende LVB2008 slechts 400.000 – 410.000 vliegtuigbewegingen maximaal afgewikkeld kunnen worden. Dit is ook geconstateerd door de rechtbank Den Haag op 20 maart.
7. Met de onderhavige Wijziging Regeling Luchtvaartheffingen wordt een nieuwe systematiek geïntroduceerd om een geluidheffingsbedrag per landend toestel te bepalen. Deze geluidsheffing staat los van de luchthavengelden die worden geïnd door Schiphol. Toch moeten o.i. beide heffingen gezamenlijk en in relatie tot elkaar bekeken worden en getoetst worden op onderlinge consistentie en duidelijkheid. Wij constateren inconsistentie en foute aannames.
8. In de toelichting wordt gesteld dat de huidige formules in de Regeling geen recht doen aan de huidige vlootsamenstelling omdat "de vloot sinds de laatste wijziging (2009) minder lawaaiig is geworden" en "luchtvaartuigen immers aanzienlijk 'stiller' zijn geworden". **Hiermee valideert het ministerie ten onrechte het overbekende mantra van de KLM**, waarvan bewezen is dat dit niet klopt. Indien de geluidssterkte met 3 dB(A) afneemt, is dat natuurkundig een halvering van de geluidssterkte. Maar voor het menselijk oor is deze afname nauwelijks merkbaar. Pas als de geluidssterkte met 10 dB(A) afneemt, wat dus 10 keer minder is, ervaren omwonenden die afname pas als een halvering. Het mantra 'stillere vliegtuigen' wordt door KLM gebruikt om meer vliegtuigbewegingen mogelijk te maken. In de huidige systematiek van de dB(A) Lden geluidsc contouren in het LVB2008 zit een perverse prikkel. Indien vliegtuigen gemiddeld 50% stiller worden, dus gemiddeld 3 dB(A) minder geluid produceren, kan het aantal vluchten zich verdubbelen terwijl de berekende geluidsdruk in Lden gelijk

³ <https://www.luchtvaartindetoekomst.nl/documenten/rapporten/2023/03/06/rapport-quicksan-zuidoosthoek-schiphol>

⁴ Afhankelijk van de uitkomsten en reactie van het ministerie op lopende rechtszaken van Stichting RBV (bodempcedure), gemeente Nieuwkoop e.a. (natuurvergunning Schiphol), KLM c.s. (uitspraak in cassatie).

⁵ <https://open.overheid.nl/documenten/dpc-52c84111eec01353d5fc9897529c34d62ada9c55/pdf>

⁶ <https://open.overheid.nl/documenten/ronl-da36fb08-45f1-46a6-a5c7-ec054ccdb920/pdf>, pagina 32.

⁷ Gevelisolatie van naar schatting 4500 woningen @ gemiddeld Euro 50K per woning, ca. Euro 225 miljoen.

⁸ To70 Actualisatie effect op jaarvolume bij beëindigen anticiperend handhaven op Schiphol, <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2022/06/24/b02-notitie-effect-op-jaarvolume-en-preferentieel-baangebruik-bij-beeindiging-handhaven-op-schiphol-over-effect-van-stopzetten-van-anticiperend-handhaven>

blijft. Dat betekent dus tweemaal zoveel vliegbewegingen waarbij het nauwelijks te horen is dat die vliegtuigen stiller zijn⁹. Ook voormalig voorzitter van de Omgevingsraad Schiphol Hans Alders wees in zijn eindrapportage in 2019 al op dit effect, de zogenaamde “Alders paradox”.

9. Hieruit blijkt o.i. dat niet de belangen van omwonenden, namelijk het voorkomen dat de meest lawaaiige toestellen op Schiphol landen en het zorgdragen voor voldoende financiering voor hinderbeperkende maatregelen, maar het belang van de sector voorop heeft gestaan bij de wijziging van deze regeling. Zonder een duidelijke vergelijking tussen de oude en gewijzigde regeling en een impactanalyse op de kosten van geluidheffingen voor de luchthaven kunnen omwonenden alleen maar vermoeden dat hiermee de sector er toch weer beter uitkomt.
10. De toelichting stelt: “In de tweede plaats beoogt de onderhavige wijziging een nieuwe differentiatie qua geluidklassen aan te brengen. **De regeling kent straks zeven geluidklassen waarbij voor iedere geluidklasse een ander tarief geldt. Zo betalen meer lawaaiige vliegtuigen een hoger tarief dan stillere toestellen.**” Bij nadere bestudering blijkt deze prikkel gebreken te vertonen.
11. De factor in de heffingen voor de categorieën van de minst en meest lawaaiige toestellen bedraagt resp. 0,35 en 0,50. Dat betekent dat de luchtvaartmaatschappijen die de meest lawaaiige toestellen inzetten **minder dan het dubbele** aan geluidheffing zullen moeten betalen dan de maatschappijen die de minst lawaaiige inzetten. In de toelichting bij de regeling wordt niet verklaard waarom hiervoor gekozen is, welke mogelijk andere verdelingen zijn overwogen, of hoeveel toestellen gemiddeld in de 7 geluidhindercategorieën vallen.
12. Wij signaleren met grote zorg dat het ministerie mogelijk achterloopt op het beleid van de luchthaven. Schiphol¹⁰ heeft inmiddels een stevige differentiatie van luchthavengelden doorgevoerd om de meest lawaaiige en vervuilende toestellen te weren: zij betalen **vijf keer meer** dan de minst lawaaiige en vervuilende. Het ministerie lijkt geen aansluiting gezocht te hebben bij het beleid van Schiphol als het gaat om het stevig ontmoedigen van de meest lawaaiige en vervuilende toestellen. Door een veel lager (want **niet eens een verdubbeling**) tarief voor de geluidsheffing te kiezen wordt het ingezette beleid van Schiphol zelfs ondermijnd. Dit geeft een verkeerd signaal af aan maatschappijen die nog altijd met oude, lawaaiige en vervuilende toestellen vliegen. Zij worden door deze geluidheffing niet gestimuleerd om hun inzet aan te passen want een stevige financiële prikkel ontbreekt.
13. “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.**” Hier lijkt een **doelredenering** te worden toegepast: de (verwachte) kosten van GIS-4 zijn (kennelijk) berekend en de onderhavige heffingen op de geluidsproductie dusdanig gemodelleerd dat het totaal voldoende zal zijn om de kosten voor isolatie te dragen. Dat dit bedrag in ieder geval onvoldoende zal zijn voor 2024 (483.000 vtb’s naar verwachting) is hierin niet meegenomen. Ook hier wordt niet het belang van omwonenden maar het belang van de sector vooropgesteld.

⁹ <https://minderhindergooisemeren.nl/berekening-geluidsbelasting/>

¹⁰ <https://nieuws.schiphol.nl/concurrerende-haventarieven-schiphol-stimuleren-verduurzaming-luchtvaart/?>

14. Opmerkelijk is verder dat de geluidsproductie voor deze regeling alleen van toepassing is op landingen en niet op starts. Terwijl starts over het algemeen de grootste hinder veroorzaken en zaken als startgewicht een belangrijke factor zijn in de geluidsproductie. In hoeverre dit leidt tot **onderwaardering van de geluidsproductie** waarover geluidheffing betaald moet worden is een vraag die omwonenden hebben, maar die niet beantwoord wordt in de toelichting.
15. Ook is opmerkelijk dat het basistarief van art. 8a.38 Wet luchtvaart¹¹, waarop de onderhavige regeling een aanpassing is, uitgaat van **absolute bedragen zonder correctie voor inflatie**. Hierdoor zullen de geluidheffingen gaan achterlopen bij de CPI (Consumenten Prijs Index, CBS), terwijl deze in de regel wel wordt gebruikt voor doorberekening van kosten door de luchtvaartsector in de prijs van vliegtickets en bijv. ook door bouwondernemingen in de kosten voor gevelisolatie. In de huidige periode van hogere inflatie betekent het gekozen mechanisme een relatief kleinere afdracht voor de sector. Dit ongewenste effect wordt in de voorliggende wijziging van de regeling niet gecorrigeerd en dat is een gemiste kans.
16. Luchtvaartheffingen kunnen door de overheid ingezet worden als een instrument om te sturen op kostenattractiviteit van de luchthaven in zijn algemeenheid en ten aanzien van specifieke categorieën vliegtuigen (op basis van geluidsproductie) in het bijzonder. De systematiek van de heffingen zou ondersteunend moeten werken aan het voornemen van het ministerie om het aantal vliegbewegingen terug te brengen. Het ministerie geeft er o.i. blijk van het instrument van geluidheffingen niet strategisch in te zetten als sturingsinstrument. Dit geeft omwonenden weinig vertrouwen dat de krimpplannen serieus worden doorgezet.
17. Dit wordt bevestigd door het feit dat KLM Schiphol voor de rechter heeft gedaagd vanwege de doorberekening van de Covid-19 verliezen in de luchthavengelden (Het Financiële Dagblad 27 maart 2024). Luchtvaartmaatschappijen als de KLM hebben voor hun verdienmodel nodig dat de luchthaventarieven op Schiphol laag zijn en blijven. Om dit af te dwingen stappen zij zelfs naar de rechter en procederen zij zelfs tegen hun thuishaven, zoals KLM heeft gedaan. Het is aan de overheid om de omwonenden tegen de gevolgen van dit gedrag te beschermen. Ca. 200.000 omwonenden zijn de verliezers als het gaat om “the race to the bottom” in ticketprijzen. De overheid kan niet ingrijpen in de prijsstellingen van luchtvaartmaatschappijen, maar kan wel beleid voeren door middel van bepalingen in heffingen als de onderhavige.
18. Het gebrek aan toelichting en informatie, zoals op vele plaatsen hierboven aangegeven, maakt het voor omwonenden maar ook voor andere partijen onmogelijk om te beoordelen welke belangen (omwonenden versus de sector en economie) voorop hebben gestaan bij de beleidskeuzes in de regeling. Wij merken op dat de rechtbank Den Haag bij uitspraak van 20 maart de overheid de duidelijke opdracht heeft gegeven op te houden met het vooropstellen van het belang van de

¹¹ Wet luchtvaart art. 8a.38: De geluidsheffing burgerluchtvaart wordt geheven naar de geluidsproductie van het burgerluchtvaartuig uitgedrukt in een aantal rekeneenheden. De geluidsproductie wordt bepaald met toepassing van bij of krachtens algemene maatregel van bestuur te bepalen formules.



luchtvaart en economie. Wat ons betreft begint dat onmiddellijk, vandaag, met het doorvoeren van aanpassingen in de onderhavige regeling die nu ter consultatie ligt.

19. Wij concluderen dat de onderhavige wijziging van de regeling aan alle kanten rammelt, onvoldoende onderbouwd is en onvoldoende informatie biedt over de beleidskeuzes die zijn gemaakt. Wij vragen het ministerie om in de reactie op de internetconsultaties in ieder geval in te gaan op de belangenafwegingen die hebben geleid tot die beleidskeuzes.

20. In concreto stellen wij het volgende voor:

- a. Herzie de regeling vanuit het belang van omwonenden, waarbij het belang van de sector secundair is (indachtig de uitspraak van de rechtbank Den Haag d.d. 20 maart).
- b. Neem een extra bepaling op waardoor de tarieven automatisch worden verhoogd indien het uitgangspunt voor GIS-4 (440.000 vtb's) niet wordt bereikt, teneinde te voorkomen dat onvoldoende middelen beschikbaar zijn voor omwonenden.
- c. Verhoog de geluidheffing voor de meest lawaaiige toestellen (minder dan het dubbele) tot minstens het niveau van de luchthavengelden (vervielvoudiging) en maak de regelingen consistent, zodat de prikkel om omwonenden te beschermen tegen de meest lawaaiige vliegtuigen wordt vergroot.
- d. Onderzoek of een inflatiegevoelige maatstaf in plaats van een die gebaseerd is op absolute bedragen voor de komende periode meer geld oplevert, ten behoeve van de omgeving.

Met vriendelijke groeten, namens de bewonersorganisaties,

Mw M. Visser
Bestuur Stichting PUSH
www.pushuithoorn.nl
pushuithoorn@gmail.com

Dhr. P. de Boer
Bestuur Klankbordgroep Minder Hinder
Gooise Meren
<https://minderhindergooisemeren.nl>

Dhr. W. van der Heiden
Bestuur Dorpsraad Rondon de Plassen
<https://rondondeplassen.nl>
secretariaat@rondondeplassen.nl

Mw. M. Moeijes-van den Hooff
Bestuur Buurtbeheer De Legmeer,
Uithoorn
buurtbeheer.legmeer@gmail.com

Mw M. Hörfarer
Bestuur Vereniging Vlieghinder
Nieuwkoop
<https://vlieghinder-nieuwkoop.nl>

Dhr. J. Stolker
Kiespersoon Aalsmeerbaan Buiten (MRS)
jan.stolker@outlook.com