



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Mevrouw C. van Nieuwenhuizen-Wijbenga
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Santpoort, 8 juli 2020

Onderwerp: zienswijze Ontwerp
Luchtvaartnota 2020-2050

Excellentie,

In de eerste plaats willen wij de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (hierna verder "de Minister") bedanken voor de mogelijkheid om een zienswijze te kunnen inbrengen op de Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050 "Verantwoord vliegen naar 2050" (hierna verder "de ontwerp Luchtvaartnota").

Onze zienswijze heeft betrekking op de volgende onderdelen/hoofdstukken van de ontwerp Luchtvaartnota:

- Grondvervoer als alternatief voor korte vluchten (hoofdstuk 3.6)
- Minder Geluidshinder (hoofdstuk 4.2)
- Minder lawaaiige vliegtuigen (hoofdstuk 4.2.3)
- Minder nachtvluchten (hoofdstuk 4.2.4)
- Minder uitstoot van ultrafijnstof (hoofdstuk 4.3)
- Luchthaven in zee (hoofdstuk 6.3)

Op elk van deze onderdelen wordt hierna verder ingegaan. Aan het einde van deze zienswijze is een “tenslotte” opgenomen.

Grondvervoer als alternatief voor korte vluchten

In de Ontwerp Luchtvaartnota wordt gesproken over een integrale mobiliteitsbenadering. Het Rijk wil een actieplan voor de korte en voor de lange termijn. Op basis van historische kosten is de bestaande spoorweginfrastructuur hoger dan die voor de luchtvaart. De trein kan door de versteviging van het internationale netwerk meer en meer een alternatief zijn voor het vliegtuig tot middellange afstanden, aldus de ontwerp Luchtvaartnota.

Maar kan dat werkelijk het geval zijn zolang de ticketprijzen voor de trein resp. het vliegtuig verre van gelijk zijn? Vliegen wint de concurrentiestrijd eenvoudig vanwege de relatief lage ticketprijzen in vergelijking tot de trein. Wat hier mist is een visie van de Minister op de “gelijkwaardige/vergelijkbare beprijzing”. Op zijn minst dienen overheidstoelagen zoals BTW en accijns ook in de prijs van een vliegticket te worden opgenomen. En waarom een relatief hoge accijns op benzine en ontbreekt een accijns of belasting op kerosine. In de integrale mobiliteitsbenadering dienen de vervoermiddelen vliegtuig, trein, bus en auto tenminste gelijkwaardig te zijn. De per 1 januari 2021 verwachte vliegbelasting zorgt niet voor een gelijkschakeling tussen vliegtuig en trein. Die belasting komt

naar verwachting neer op een bedrag dat wat lager zal liggen dan EURO 7,50 per ticket.

De overheid zegt hierover op www.rijksoverheid.nl:

Momenteel wordt internationaal vliegen niet belast met accijns of btw. Dit in tegenstelling tot de auto, bus of trein. Dit is een belangrijke reden om een vliegbelasting in te voeren. Daarnaast draagt deze belasting er ook aan bij om de prijsverschillen tussen bijvoorbeeld vliegtickets en treinkaartjes te verkleinen. In veel landen om Nederland heen is er al wel een vliegbelasting.....

Het door de overheid zelf geformuleerde doel om door een vliegbelasting de verschillen tussen tickets op te heffen, wordt niet bereikt met een marginale vliegbelasting van rond de EURO 7,50 per ticket.

Minder Geluidshinder

De Minister geeft in de ontwerp Luchtvaartnota aan dat voor het toekomstig geluidsbeleid voor de burgerluchtvaart het advies van de Wereldgezondheidsorganisatie, de WHO, uit 2018 wordt meegenomen.

Op 5 juni jl. zond de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat een brief naar de Tweede Kamer met daarbij onder meer een rapport van to70 Aviaton Consultants van september 2019 ("Impactanalyse nieuwe WHO 'Environmental Noise Guidelines'"). Op bladzijde 20 van dit rapport staat onder meer:

"Er zijn circa 650.000 woningen binnen de 45 dB(A) Lden contour van Schiphol gelegen die geen onderdeel uitmaakten van eerdere isolatieprogramma's. Of gevelisolatie voor deze woningen echter de oplossing biedt om de geluidbelasting te beperken is ook afhankelijk van de kwaliteit en de bouwperiode van deze woningen. Ervaringscijfers laten zien dat de gemiddelde uitvoeringskosten per te isoleren woning circa €25.000 – €30.000 bedragen. Voor het duiden van het effect in kosten en geluidreductie is aanvullend onderzoek nodig".

Waarom is dit WHO-advies niet meegenomen in deze Ontwerp Luchtvaartnota? Indien de Minister ook dit advies zou “meenemen” dan zou een eerste indicatie van de kosten laten zien, wil Nederland/Schiphol voldoen aan dit WHO-advies, dat die kosten uit kunnen komen op ca.20 miljard EURO. Is dit gegeven betrokken in de afweging van het kabinet om niet te kiezen voor een onderzoek naar de verplaatsing van Schiphol naar zee? In de Ontwerp Luchtvaartnota is dit niet terug te vinden. De hiervoor genoemde brief van de Staatssecretaris is weliswaar van 5 juni 2020, een datum die ligt na verzending van de Ontwerp Luchtvaartnota, maar het genoemde advies van to70 Aviaton Consultants van september 2019 is van ruim voor de datum waarop de Ontwerp Luchtvaartnota naar de Tweede Kamer is gezonden.

Algemene opmerking van onze kant is dat wij in deze Luchtvaartnota een brede “Maatschappelijke Kosten Baten Analyse” missen die de effecten en kosten van de Luchtvaartnota en de regio in beeld brengen. Op deze analyse zou dan een beleid gevoerd kunnen worden in overleg met o.a. de bewonersgroepen.

Minder lawaaiige vliegtuigen

Wat is hier de ambitie van de Minister? De meest lawaaiige vliegtuigen worden geweerd binnen de mogelijkheden die de Europese verordening nr. 598/2014 biedt. In Europees verband wordt ingezet op verruiming. Maar wat zijn nu de concrete doelstellingen? Het inzetten op “verruiming” klinkt mooi, maar biedt geen enkele zekerheid dat er resultaten worden geboekt. Waarom wordt door de Minister niet vastgesteld welk lawaai voor dag-resp. nachtvluchten sowieso niet langer aanvaardbaar is en wordt als consequentie van dat beleid elk vliegtuig dat met geluidsemisatie boven die norm zit geweerd?

Minder nachtvluchten

De Ontwerp Luchtvaartnota meldt dat de rijksoverheid het aantal nachtvluchten vermindert. Nachtvluchten kunnen immers leiden tot slaap verstoren en gezondheidsklachten.

Maar welke concrete doelstelling staat er nu in de Ontwerp Luchtvaartnota? Geen enkele daar waar het gaat om aantallen. Wel kondigt de Minister onderzoeken aan over (i) tempo van vermindering, (ii) het aantal nachtvluchten en (iii) de voorwaarden waaronder. En als voorwaarde voor toekomstige groei dient het aantal nachtvluchten omlaag te gaan, aldus de Ontwerp Luchtvaartnota. Ook hier is vaagheid troef. Waarom maakt de Ontwerp Luchtvaartnota geen melding van concrete doelstellingen zoals bijvoorbeeld op basis van het aantal nachtvluchten in 2019, een halvering van dat aantal te realiseren binnen een tijdsbestek van x jaar. Dan wordt deze doelstelling SMART gemaakt.

Minder uitstoot van ultrafijnstof

De Ontwerp Luchtvaartnota maakt melding van een onderzoek dat door het RIVM zal worden uitgevoerd naar "*onzichtbare deeltjes*" die schadelijk kunnen zijn voor de gezondheid. De eindresultaten van dit onderzoek zullen in 2021 verschijnen. Verder is de Gezondheidsraad om advies gevraagd. Wanneer dat zal komen, wordt niet genoemd. Dat advies is dan weer nodig om tot beleid te komen voor ultra fijnstof, voor alle bronnen, waaronder de luchtvaart.

Onderwijl is wel bekend uit een tussentijdse publicatie van het RIVM dat bij relatief hoge concentraties fijnstof een deel van de

kinderen rond Schiphol last heeft van de luchtwegen en dat het medicijngebruik hoger ligt.

Het RIVM publiceerde daar al op 27 juni 2019 over. Op de site staat:

Mensen die in de buurt van Schiphol wonen, staan regelmatig bloot aan verhoogde concentraties ultrafijn stof. Dit kan een effect hebben op de gezondheid. Op zulke dagen hebben kinderen met luchtwegaandoeningen meer last en gebruiken ze meer medicijnen. Klachten zijn kortademigheid en piepende ademhaling. Dit blijkt uit nieuw onderzoek van het RIVM Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu, in samenwerking met de Universiteit van Utrecht en het Academisch Medisch Centrum (AMC Academic Medical Center). Nog niet eerder is er zo'n uitgebreid onderzoek gedaan naar ultrafijnstof van vliegverkeer en gezondheid.

Bekend is dus (vide RIVM bericht 27 juni 2019) dat mensen die in de buurt van Schiphol wonen regelmatig bloot staan aan verhoogde concentraties ultrafijn stof. En dan komt na bijna 1 jaar in de Ontwerp Luchtvaartnota het bericht dat er verder onderzoek wordt gedaan, dat de Gezondheidsraad om advies wordt gevraagd en dat er dan vervolgens beleid gaat komen.

En ook hier geldt dat een tijdpad ontbreekt. In welk jaar zitten we op het moment dat er "beleid" is en wanneer gaat dat beleid dan in. Hoeveel ultrafijn stof moet er nog neerwarrelen en hoeveel gezondheidsschade zal er nog komen vooraleer er maatregelen worden getroffen.

De Ontwerp Luchtvaartnota biedt bij uitstek de kans om dit concreet te maken (SMART). Dat kan alsnog. Het spreekwoord luidt immers "Beter ten halve gekeerd, dan ten hele gedwaald".

Luchthaven in/op/naar zee

In de eerste alinea van hoofdstuk 6.3 van de Ontwerp Luchtvaartnota schrijft de Minister dat het kabinet inzet op andere maatregelen dan het verplaatsen van Schiphol naar de Noordzee. Uit de daaropvolgende alinea destilleer ik de volgende overwegingen:

1. Groot aanvullend onderzoek kost geld en tijd
2. Impact aanvullend onderzoeken op andere projecten
3. Scope wordt daardoor verbreed en dat leidt weer tot hogere kosten en (ongewenste) vertraging in het proces
4. Uit de Quicksan kwam naar voren dat dichtbij de voorkeurslocatie voor een luchthaven in zee al windparken worden gebouwd
5. Het gaat om MIRT -studies: de aanwezigheid van een luchthaven (versus duizenden extra woningen) beïnvloedt de bereikbaarheidsopgave van Zuid-West-Amsterdam

Overigens kan dit besluit van het kabinet worden heroverwogen indien:

- a. Het bedrijfsleven kan aantonen dat verdere groei van de luchtvaart tot en met 2050 mogelijk is binnen de klimaatambities
- b. Dat die groei niet mogelijk is op de huidige locatie en binnen het huidige banenstelsel
- c. De beoogde verbetering van de gezondheid en leefomgeving in de gebieden rondom Schiphol niet kan worden gerealiseerd
- d. Er draagvlak is onder een substantieel deel van de luchthavengebruikers voor een luchthaven in zee
- e. Het bedrijfsleven een deel van de kosten van het onderzoek draagt

En verder gelden, aldus de Minister, als randvoorwaarden:

- f. Dat er een passende beoordeling moet worden uitgevoerd
- g. De vliegveiligheid niet mag verslechteren
- h. De bereikbaarheid van de luchthaven mag er niet op achteruit gaan

Er is, aldus de Minister afsluitend in hoofdstuk 6.3, een groot onderzoek nodig om na te gaan of aan alle randvoorwaarden kan worden voldaan. En met dit laatste slaat de Minister de spijker op de kop. Dat onderzoek is inderdaad nodig. En zonder dat onderzoek kan niet besloten worden om Schiphol naar de Noordzee te verplaatsen. Net zomin kan zonder dat onderzoek besloten worden om Schiphol niet naar de Noordzee te verplaatsen. En dit is nu juist wat er gebeurt in de Ontwerp Luchtvaartnota. Zonder onderzoek wordt geconcludeerd dat het kabinet niet inzet op maatregelen om Schiphol naar de Noordzee te verplaatsen.

De overwegingen en randvoorwaarden worden hieronder becommentarieerd.

Ad 1. Groot aanvullend onderzoek kost geld en tijd

Dit argument gaat op voor bijna elk onderzoek: geld en tijd. In de Ontwerp Luchtvaartnota noemt de Minister onder meer een onderzoek van het RIVM dat in 2021 afgerond zal zijn. Ook dit onderzoek kost geld en tijd. Waarom wordt het ene onderzoek dan wel en het andere niet uitgevoerd? Dit argument van de Minister snijdt geen hout en wordt overigens niet consequent en consistent toegepast voor andere onderzoeken.

Ad. 2. Impact aanvullend onderzoeken op andere projecten

Dit argument resp. deze passage heb ik nu meerdere malen gelezen. Geen idee wat er wordt bedoeld met “impact”, “aanvullend onderzoek” en “andere projecten”. Dit wordt ook niet verder toegelicht.

Ad 3. Scope wordt daardoor verbreed en dat leidt weer tot hogere kosten en (ongewenste) vertraging in het proces

Dit argument lijkt aan te sluiten op Ad 2. Wanneer Ad 2 niet duidelijk is dan geldt dat logischerwijze ook voor Ad. 3

Ad 4. Uit de Quicksan kwam naar voren dat dichtbij de voorkeurslocatie voor een luchthaven in zee al windparken worden gebouwd

Maar gaat de Minister nu de Quicksan gebruiken als onderbouwing om Schiphol niet naar zee te verplaatsen? Zonder degelijk onderzoek worden conclusies getrokken.

Ad 5. Het gaat om MIRT -studies: de aanwezigheid van een luchthaven (versus duizenden extra woningen) beïnvloedt de bereikbaarheidsopgave van Zuid-West-Amsterdam

Ook dit argument is zonder toelichting onbegrijpelijk.

En dan de voorwaarden voor een eventuele heroverweging van het kabinet onder a t/m f

Ad a. Het bedrijfsleven kan aantonen dat verdere groei van de luchtvaart tot en met 2050 mogelijk is binnen de klimaatambities

Waarom zou “het bedrijfsleven” moeten aantonen dat verdere groei tot en met 2050 mogelijk is binnen de klimaatambities. Legt de Minister de lat voor de Ontwerp Luchtvaartnota net zo hoog. Toont de Minister van haar kant dan aan in deze Ontwerp Luchtvaartnota dat verdere groei van de luchtvaart mogelijk is

binnen de klimaatambities? Quod non. Maar waarom zou dan voor het bedrijfsleven deze voorwaarde wel moeten gelden?

Ad b. Dat die groei niet mogelijk is op de huidige locatie en binnen het huidige banenstelsel

Bij de vraag naar verplaatsing van Schiphol naar de Noordzee is “groei” toch niet het draaipunt. Waarom zou besloten worden Schiphol te verplaatsen? Daar zijn vele redenen voor te noemen: (i) geen CO2 uitstoot meer boven druk bevolkt gebied, (ii) geen uitstoot van fijnstof, (iii) geen geluidsoverlast, (iv) ruimte voor woningbouw, (v) geen geluidsisolatie die mogelijk 20 miljard EURO kan gaan kosten enz. En er bestaat zeker de mogelijkheid dat bij verplaatsing van Schiphol naar zee een groei mogelijk is. De huidige beperking voor nachtvluchten zou dan kunnen vervallen. Maar nogmaals, de groei van de luchtvaart is niet het belangrijkste argument. Dat is de m.i. de volksgezondheid in combinatie met de behoefte aan woningen in de Randstad.

Ad c. De beoogde verbetering van de gezondheid en leefomgeving in de gebieden rondom Schiphol niet kan worden gerealiseerd

Ook hier geldt de opmerking of de Minister met handhaving van Schiphol op de huidige locatie de verbetering van de gezondheid en de leefomgeving wel kan realiseren. Wanneer de Minister in de Ontwerp Luchtvaartnota zichzelf resp. de overheid deze verplichting niet oplegt, waarom zou die verplichting dan wel voor het bedrijfsleven moeten gelden? Dat is meten met 2 maten.

Ad d. Er draagvlak is onder een substantieel deel van de luchthavengebruiker voor een luchthaven in zee

Wie zijn die “luchthavengebruikers”? Zijn dat passagiers, is dat Schiphol zelf, zijn dat de luchtvaartmaatschappijen? En verwacht de Minister dat het bedrijfsleven dan enquêtes gaat

houden met de vraag of er draagvlak is? En stel dat 35% van de geënquêteerden vindt dat er draagvlak is, is dat dan “substantieel”? Waar ligt de grens?

Ad e. Het bedrijfsleven een deel van de kosten van het onderzoek draagt

Dit is op zich een redelijk idee. Het bedrijfsleven is de laatste jaren in het nieuws geweest met uitspraken over Schiphol naar Zee. Natuurlijk is het onderzoek een publieke taak en primair een overheidsaangelegenheid. Maar meebetalen aan de kosten van zo'n onderzoek is een redelijke eis. Maar dan wel boter bij de vis. Wie committeert zich hieraan zonder een inschatting van de kosten en zonder een idee wat de Minister hier bedoelt met “een deel van de kosten”. Hier mist eenvoudigweg concretisering. Welk deel van de kosten zou voor rekening van het bedrijfsleven moeten komen.

Ad f. Dat er een passende beoordeling moet worden uitgevoerd

Passende beoordeling? Waarvan? Door wie?

Ad g. De vliegveiligheid niet mag verslechteren

Dit spreekt voor zich. Op land of op zee, de vliegveiligheid staat altijd voorop.

Ad h. De bereikbaarheid van de luchthaven mag er niet op achteruit gaan

Dit argument begrijp ik niet. Elke verplaatsing van Schiphol naar welke locatie dan ook heeft gevolgen voor de bereikbaarheid. Niet voor iedereen. Voor de passagiers die op Schiphol overstappen op een andere vlucht heeft verplaatsing geen gevolgen. Maar wordt Schiphol naar Zee verplaatst en kost het met een verbinding via een tunnel bijvoorbeeld 20 minuten om van het huidige Schiphol naar Schiphol op de Noordzee te komen, dan gaat de bereikbaarheid erop achteruit. Met dit argument in de hand zal een verplaatsing van Schiphol naar de

Noordzee geen kans van slagen hebben. Echter dit argument is niet valide. Dat de bereikbaarheid erop achteruitgaat, valt in het niet bij alle voordelen die een verplaatsing met zich mee zal brengen.

Tenslotte

In onze zienswijze betekent Schiphol naar Zee dat alle fysieke gebouwen op het land blijven en dat de runways verplaatst dienen te worden naar zee. Dan houden de investeringen hun waarde en zou "Schipholstad" met woningen en groen, in plaats van de runways, gerealiseerd kunnen worden.

Dit innovatieve voorstel zal zowel maatschappelijk als economisch een breed draagvlak kunnen krijgen en de toekomst van Nederland in Europa en de wereld in veel opzichten economische voorspoed kunnen geven.

En uiteraard dient er eerst gedegen onderzoek te komen.

Met vriendelijke groet,

Mr R.J. (Reijer) Kooij
Voorzitter Bestuur Stichting Delta Floating Airport
Huis te Wissenlaan 8
2071 SV Santpoort
M. +31 630327770
E. reijer.kooij@ziggo.nl
www.floatingairport.nl