



Aan mevrouw M. Hamer
Kabinetsinformatuur
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

Velsen 17 mei 2021

Onderwerp: MKBA Schiphol

Geachte mevrouw Hamer,

Graag brengen wij het volgende onder uw aandacht, waarbij wij de hoop uitspreken dat het onderstaande zal worden meegenomen in het uiteindelijke Regeerakkoord 2021-2025.

De komende jaren staat Nederland voor een groot aantal uitdagingen zoals o.m. (i) beëindigen van de Coronacrisis, (ii) het antwoord geven op het klimaatvraagstuk, (iii) het oplossen van de stikstofproblematiek, (iv) het realiseren van een enorme behoefte aan woningen, (v) het oplossen van het vraagstuk Luchtvaart (de Luchtvaartnota 2020-2050). Dit is een greep uit de vele uitdagingen.

DFA Airport houdt zich geruime tijd bezig met de vraag of er een luchthaven op zee moet komen. Is er een noodzaak, wat zijn de voordelen, wat levert het op en wat kost het. Zijn er voorbeelden in het buitenland waar wij van kunnen leren of bij betrokken zijn geweest. Kortom wij pleiten voor onderzoek, bij voorkeur middels een MKBA. Het onderzoek dat uiteindelijk was te lezen in de "Quickscan Luchthaven in Zee" van januari 2019 is te summier om verregaande conclusies op te

baseren. Eerst na een MKBA onderzoek kunnen er conclusies worden getrokken. En waarom denken wij dat onderzoek nu zo'n goed idee is?

In 7 punten:

1. SCHOON VOOR MENS EN NATUUR

Met verplaatsing van start- en landingsbanen (runways) naar zee wordt de Randstad een stuk schoner. Geen geluid belastende vliegtuigen, geen stikstof vervuiling boven land. Geen fijnstof. Letterlijk een verademing voor de honderdduizenden die nu (ernstige) overlast ondervinden.

2. GEZOND VOOR MENS EN NATUUR

De regio Schiphol, maar ook de regio IJmond staat als het gaat om de gezondheid en welzijn van haar bewoners onder grote druk. Duurzame oplossingen voor schone lucht en stilte zijn niet voorhanden. Een rigoureuze oplossing voor de gezondheidsproblemen zou de verplaatsing van runways kunnen zijn.

3. EEN BOOST VOOR DE WONINGBOUW

De infrastructuur van Schiphol blijft bestaan, zonder de runways. Dat betekent dat er in de omgeving gebouwd kan worden aan o.m. woningen. Die zijn dringend nodig, vooral in de Randstad. Tot 2030 hebben we in Nederland ca. 1 miljoen (!) woningen nodig. De vrijkomende ruimte kan (volgens experts) worden aangewend voor tussen de 200.000 en 300.000 woningen.

4. BATEN

De kosten voor stikstof maatregelen op land worden lager. Er zijn geen uitgaven nodig voor extra geluidsisolatie van woningen, uitgaven die in de miljarden gaan lopen. Er zal een forse opbrengst zijn van bouwgrond rondom "Schiphol City" en een te verwachten waardevermeerdering van bestaande bouw. De kosten voor runways in zee kunnen niet los gezien worden van de enorme baten.

5. WERKGELEGENHEID, ECONOMIE, VOORDELEN LUCHTVAART

Huizenbouw, tunnelbouw, eilandbouw: grote mogelijkheden voor bedrijven en dus werkgelegenheid. Goed voor de economie op korte en lange termijn en een toonaangevend internationaal project. Luchtvaartmaatschappijen kunnen vanuit zee bijna permanent vliegen, want er is nagenoeg geen overlast.

6. 15 MINUTEN

Dat is de extra reistijd om via een treintunnel vanaf het huidige Schiphol (dat blijft) naar de runways te komen. Dat lijkt een nadeel, maar dient afgewogen te worden tegen de voordelen van verplaatsing van runways.

7. PLUS

De runways op zee en het eiland dat daarvoor nodig is, kan ook gebruikt worden als een “stekker” eiland voor de Energietransitie 2050. Een energie-eiland voor o.a. synthetische kerosine, groene stroom en groene waterstof. En een inspirerend voorbeeld voor de wereld met Nederlandse know-how. Runways als drijvende constructie zijn modulair uit te breiden en bestendig voor een stijging van de zeespiegel. Met 2 runways in zee zijn wel 450.000 vliegbewegingen haalbaar.

TENSLOTTE

Wat vragen wij van u en de partijen die betrokken zijn bij de vorming van een nieuwe Regering?

Wij verzoeken partijen in de Tweede Kamer, in het bijzonder de partijen die aan de basis staan van een nieuw Regeerakkoord, kennis te nemen van dit idee, de enorme voordelen te onderkennen die een verplaatsing van runways naar zee met zich mee kunnen brengen en zich sterk te maken dat er onderzoek komt om vast te stellen wat de voor- en nadelen zijn om al dan niet de runways te verplaatsen. Op basis van de uitkomst van zo'n onderzoek kan een besluit worden genomen om al dan niet de runways te verplaatsen. Een verplaatsing creëert ruimte in de Randstad en sluit aan bij de PBL notitie van 12 april 2021 “Wonen na de verkiezingen”.

Vele honderdduizenden die nu in de Randstad wonen zullen uitzien naar een leven zonder al die helaas onvermijdelijke overlast die het vliegen van en naar Schiphol nu eenmaal met zich meebrengt.

En de kosten van een MKBA onderzoek?. Die zullen wellicht enkele tientallen miljoenen bedragen. Maar dat behoeft de overheid niet alleen te dragen. Een publiek/private financiering zou heel goed denkbaar zijn. Met alle overheidssteun in deze tijd verwachten we bereidheid bij het bedrijfsleven om hieraan bij te dragen.

In dit verband noemen wij de plannen voor een (drijvend) energie-eiland die door de Deense overheid zijn gepresenteerd met een publiek/private financiering. Deze plannen staan beschreven in het vakblad De Ingenieur van 10 februari 2021 ("*Denemarken kiest voor enorm energie-eiland*"). In het dagblad Trouw verscheen op 31 maart jl. een artikel met de (lange) titel "*Van windpark tot polderland: iedereen wil wel een stukje Noordzee. Niet alleen elektriciteitsbedrijven, ook boeren en tuinders dromen van landwinning. Wat op land niet kan, moet dan maar op zee gebeuren*".

Met vriendelijke groet,



P. (Pieter) A. Kroon, F. (Frits) Korf, R. (Reijer) J. Kooij

Bestuur DFA Airport
Huis te Wissenlaan 8
2071 SV Santpoort
M. +31 630327770
E. reijer.kooij@ziggo.nl

