



Vaste Kamercommissie voor
Infrastructuur en Waterstaat
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

Per Email: cie.iw@tweedekamer.nl

IJmuiden, 1 december 2020

Onderwerp: Luchtvaartnota 2020-2050

Geachte leden,

Op de in mei van dit jaar verschenen Ontwerp Luchtvaartnota 2020-2050 zijn honderden zienswijzen gekomen. Eén van deze zienswijzen was afkomstig van DFA Airport. Die zienswijze richtte zich met name op hoofdstuk 6.3 van de Ontwerp Luchtvaartnota. In dat hoofdstuk werd onder meer gesteld dat het besluit om nu geen aanvullend onderzoek te doen naar een luchthaven in zee zou kunnen worden heroverwogen indien aan een viertal voorwaarden (I t/m IV) zou worden voldaan.

Het standpunt van het kabinet, ongewijzigd ten opzichte van de eerdere Ontwerp Luchtvaartnota, is terug te vinden in hoofdstuk 6.4 van de (definitieve) Luchtvaartnota 2020-2050.

DFA Airport heeft een uitgebreide zienswijze ingediend (zie bijlage bij deze brief). In de Nota van Antwoord die gevoegd was bij de brief van de

Minister van I en W van 20 november 2020 werd in hoofdstuk 7.3 op deze zienswijze ingegaan. Zie blz. 104 t/m 106 van de Nota van Antwoord.

Hierna zal DFA Airport kort reageren op dit onderdeel van de Nota van Antwoord. Eerst komt het citaat uit deze Nota en dan de reactie van DFA Airport.

Nota van Antwoord

De beslissing van het kabinet is gebaseerd op het rapport Quicksan luchthaven in zee - Actualisatie van kennis, kosten en baten van PosadMaxwan (2019) en een literatuurstudie uitgevoerd door I en W (2019)⁵ waarvoor bestaand onderzoek is bestudeerd. In de bestaande literatuur is onder andere gekeken naar mogelijke alternatieve locaties voor Schiphol, zoals de Maasvlakte en de Markerwaard. Het is complexe materie en het is evident dat er onzekerheden bestaan, en dat er zaken zijn die nader onderzocht zouden kunnen worden. Maar daarbij hoort een afweging tussen de kosten van extra onderzoek en de extra informatie die het oplevert voor het beslisproces. Daarbij gaat het niet alleen om de projectkosten van het onderzoek, maar ook om de vertraging die het oplevert in andere projecten (zoals de luchtruimherziening, de uitwerking van het Noordzeeakkoord en de MIRT-studie ZWASH) en de verwachte afnemende investeringsbereidheid in het huidige Schiphol. De reeds beschikbare rapporten bieden wat het kabinet betref voldoende beslisinformatie op de belangrijkste aspecten ten aanzien van verplaatsing van Schiphol. De baten van extra onderzoek wegen zodoende niet op tegen de kosten. Op basis van het beschikbare onderzoeksmateriaal is het kabinet tot de conclusie gekomen dat verplaatsing van Schiphol naar de Noordzee vanuit de (nationale) publieke belangen niet de meest efficiënte en effectieve oplossing is. Het kabinet ziet wel in dat verplaatsing voor een grote verbetering van de leefomgeving rondom Schiphol kan zorgen.

DFA Airport

Inderdaad is de materie uitermate complex. Daarbij worden voortdurend allerlei grenzen opgezocht en overschreden, wat tot veel weerstand bij de bevolking leidt, zeker in de directe omgeving van Schiphol. De WHO heeft voor Europa nieuwe adviezen geven voor luchthavens. Hierbij staat de schadelijkheid van geluidsoverlast centraal. Dit advies is in opdracht van de Minister van I&W uitgewerkt door To70. Hieruit is gebleken dat Nederland nog eens 650.000 EXTRA woningen dient te isoleren tot een

totaal van ca, 20 miljard EURO. NOx bestrijdingsmaatregelen slokken in de komende jaren ca. 5 miljard EURO op.

Volgens een studie door KuiperCompagnons kan bij verplaatsing van de runways naar zee de omliggende grond van Schiphol 13-17 miljard EURO opleveren voor de zeer gewenste woningbouw in de Randstad (initieel 200.000 woningen). Dit is goed voor onze economie op de lange termijn. Totale opbrengst voor Nederland een slordige 40 miljard EURO. Het lijkt er dus op dat de baten reeds positief zijn en daardoor een onderzoek zeer gewenst is. Hierbij heeft de heer Postma van de Vereniging van Waterbouwers een bedrag van ca. 40 miljoen EURO voorgesteld, een schijntje vergeleken met de staatssteun die de KLM thans geniet. Los van nationale publieke belangen dient ook de volksgezondheid zwaarder meegewogen te worden.

Nota van Antwoord

Tegelijkertijd moet worden geconstateerd dat een luchthaven in zee elders voor overlast zorgt. Het kabinet zet daarom in op andere maatregelen om de leefomgevingskwaliteit rondom Schiphol te verbeteren. Niet alleen moet de hinder omlaag, ook de klimaatambities moeten worden gehaald. De CO2-uitstoot van uit Nederland vertrekkende vluchten moet in 2050 minimaal gehalveerd zijn ten opzichte van 2005. De Luchtvaartnota legt een duidelijke link tussen het behalen van de klimaat- en leefomgevingsdoelstellingen enerzijds en de toegestane luchthavencapaciteit anderzijds.

DFA Airport

De geplande locatie is 10 km uit de kust tussen Zandvoort en Noordwijk. Bij de in Nederland overwegende windrichting ZW wordt zeer weinig tot geen geluidsoverlast verwacht. Hetzelfde geldt voor de zichtbaarheid van de toestellen. Het eiland zelf verdwijnt achter de horizon. Door geleidelijke aan- en uitvliegroutes kan fors bespaard worden op brandstof en dus uitstoot wat zeer gunstig is voor de klimaat- en leefomgevingsdoelstellingen. NOx uitstoot komt niet aan land wat een enorme verbetering brengt voor de biodiversiteit. Wat het zeeleven betreft hebben studies van de stalen 1 km runway Megafloat in Japan geen meetbare negatieve effecten aangetoond (Japan, Tokyo Bay, 2000). E.e.a. maakt nachtvluchten veel minder belastend voor Nederland. In eerste instantie kan volstaan worden met 2 runways zoals Heathrow. Modulaire uitbreiding is eenvoudig vanwege het concept van drijvende runways. Bij inzet van de hogesnelheidslijn tussen Londen en Amsterdam kan veel vliegverkeer vervangen worden door duurzaam treintransport. Voor de rest van het UK en Ierland geldt dat hybride

toestellen op basis van waterstof een doeltreffend netwerk kunnen vormen wat voor wat Nederland betreft niet over land hoeft te vliegen. Ook synthetische kerosine gebaseerd op groene waterstof en (air captured) CO₂ (Kerogreen) kan substantieel bijdragen tot de klimaatdoelen. Een aansluiting van DFA Airport tot het groene H₂ netwerk is dan ook essentieel.

Nota van Antwoord

Maar met het oog op de financiering van het luchthaveneiland ligt het voor de hand dat er een roep om forse uitbreiding van de toegestane capaciteit zal klinken. Het is twijfelachtig of dit kan samengaan met de klimaatambities.

DFA Airport

Zoals het geval is met veel zaken rondom de klimaatambities is er niet 1 oplossing voor alles. Energie uit wind en zon, golfenergie, Thorium kerncentrales uit de afvalbergen van kolen in Limburg, conversie van groene stroom naar groene waterstof en de mogelijke bufferfunctie zijn zowat voorbeelden vanuit de energie transitie. Zoals eerder vermeld is Londen goed bereikbaar via de HSL treinverbinding. Dit geldt ook voor Brussel, Parijs, Berlijn en Frankfurt. Dit vereist een Europese aanpak die vanuit de EU fors gesteund wordt door Frans Timmermans. De traditionele aanpak van vliegen dient opgevolgd te worden door slimme oplossingen in logistieke diversiteit. Door zijn ligging kan Nederland hierin een prominente plaats innemen in NW Europa. De runways in zee en het huidige Schiphol als (inter) nationaal knooppunt voor HSL, metro (NZ-lijn), snelle CO₂ neutrale regionale busverbindingen etc.

Nota van Antwoord

De quickscan heeft verder laten zien dat het onzeker is dat er in 2050 nog steeds een flinke woningbouwopgave bestaat. Dat is een gevolg van de stagnerende bevolkingsomvang in de komende decennia. Om de huidige woningnood aan te pakken, is door het kabinet een groot maatregelenpakket aangekondigd dat op korte termijn moet leiden tot een reductie van het tekort. Verplaatsing naar de Noordzee brengt bovendien nieuwe risico's en onzekerheden met zich mee.

DFA Airport

De nieuwe risico's en onzekerheden worden niet nader gespecificeerd. Ons concept borduurt voort op bewezen technologie zoals de Palmeilanden bij Dubai (van Oort) en de drijvende I-90 snelweg bij Seattle USA. In oktober 2029 is tijdens het Ronde Tafel Gesprek rondom

Schiphol aangegeven door de diverse commissies dat er geen “No Go`s” zijn. Nu is de tijd om gedegen onderzoek te doen en een MKBA uit te voeren, geschat op ca. 40 miljoen EURO.

Ten aanzien van een mogelijk stagnerende bevolkingsomvang dient onze toekomstige concurrentiepositie als logistiek focal point van NW Europa meegewogen te worden, wat kan inhouden dat we meer behoefte zullen hebben aan arbeidsmigranten, waarop de woningbouw dient te anticiperen en wel met name in de ruimte in de Randstad die momenteel wordt opgeslokt door de runways van Schiphol.

Nota van Antwoord

De quickscan heeft onder meer laten zien dat mensen in de kustregio's geluidsoverlast en visuele hinder zullen ondervinden.

DFA Airport

Welke mate van hinder ondervinden bewoners in de kustregio van geluidsoverlast en visuele hinder bij een vliegveld dat is gesitueerd op ca. 10 kilometer uit de kust? En als er al sprake is van een zekere mate van geluidsoverlast en hinder dan valt dat in het niet bij de geluidsoverlast en hinder die honderdduizenden bewoners die soms op enkele kilometers van een runway wonen rond Schiphol anno 2020 ervaren.

Nota van Antwoord

Er komen restricties bij voor de scheepvaart en de visserij.

DFA Airport

En welke restricties komen er dan bij? En zijn die dan zodanig dat deze al dan niet in combinatie met andere overwegingen de conclusie kunnen dragen dat er geen onderzoek komt naar een luchthaven op zee? Het geschatte oppervlak van het eiland is 20 km² met weinig restricties vanwege aanvliegroutes. De ligging is ver buiten het verkeersscheidingsstelsel voor de grote vaart. D.m.v. boeien en goede afspraken zijn er weinig extra restricties voor onze visserij. De omvang valt ver in het niet bij de 14.000 km² die is uitgetrokken voor windmolenparken in de Noordzee.

Nota van Antwoord

De impact op de natuur is groot zowel door de aanleg van het luchthaveneiland als door de tunnel ernaartoe.

DFA Airport

Hier wordt een argument gebruikt dat niet gebaseerd is op onderzoek. Is door de Minister gekeken naar de voordelen van een drijvende luchthaven ten opzichte van een luchthaven op een eiland. En wat is de impact op de natuur van de huidige vluchten van en naar Schiphol resp. bij een groei van het aantal vliegbewegingen?

Nota van Antwoord

De landzijdige bereikbaarheid van Schiphol verslechtert, waardoor passagiers en personeel dagelijks langer onderweg zijn.

DFA Airport

Alle bestaande faciliteiten kunnen op het huidige Schiphol blijven bestaan, met uitzondering van de runways. Passagiers checken op de bestaande luchthaven in en gaan dan bijvoorbeeld met een trein door een tunnel (of wellicht op termijn met een Hyperloop) naar de locatie op zee. De prijs van deze “verslechtering” is minimaal. Maar zo'n argument gebruiken, vereist eerst een gedegen onderzoek.

Nota van Antwoord

Tenslotte is de beschikbare ruimte op de Noordzee beperkt, waarbij het kabinet de voorkeur geeft aan de bouw van windparken in plaats van een luchthaven

DFA Airport

De ruimte op de Noordzee waarover Nederland zou kunnen beschikken, bedraagt 14.000KM². De ruimte voor een luchthaven op zee bedraagt ca. 20 KM². Dat is ongeveer 0,15%. Ook hier geldt dat zonder onderzoek een dergelijk argument geen hout snijdt.

Met vriendelijke groet,

Pieter Kroon, Frits Korf, Reijer Kooij
Bestuur Stichting Delta Floating Airport (“DFA Airport”)
Huis te Wissenlaan 8
2071 SV Santpoort
M. +31 630327770
E. reijer.kooij@ziggo.nl
www.floatingairport.nl