

Aan de staatsecretaris

Van Infrastructuur en Waterstaat

Hare excellentie mw. drs. S. van Veldhoven

Oegstgeest, 1 november 2017

Betreft: aansluitroutes luchthaven Lelystad

Excellentie,

Nederland heeft een enorm druk luchtruim en de plannen rond Lelystad doen daar nog eens een behoorlijk schep bovenop. En als ergens een MER gerechtvaardigd zou zijn, dan was het hier wel. Maar inmiddels weten we dat van de MER weinig klopt. En zo zijn ook de talloze discussie-tafels zoethouders. Wat moeten wij burgers toch verwachten van deze internetconsultatie?

Ik schrijf u dus tegen beter weten in, in de hoop dat als we met velen zijn, dat het wellicht toch nog iets uitmaakt. Ik schrijf ook iets anders, dan wat u normaal zou verwachten. Ik schrijf u omdat ik vind dat we samen de problemen van Nederland daadwerkelijk moeten oplossen.

Mijn persoonlijke beleving

Ik heb als (ex)zweefvlieger gevolgen op Lelystad. Maar met de plannen van Schiphol op dit vliegveld kan dat natuurlijk allang niet meer. Erger nog: zelfs Terlet, dé Zeefvliegsport van Nederland komt door de luchthaven Lelystad nu in gedrag. En dat is toch zonde: het is zo ontzettend mooi zonder motor gewoon met behulp van thermiek over de Veluwe te kunnen vliegen. Natuurlijk, het zweefvliegveld blijft, maar als je niet meer 'overland' kunt, dan is het exceptionele er toch wel vanaf, na de sluiting van talloze andere zweefvliegvelden in Nederland is dit zo'n beetje de doodsteek van een bijzonder sport.

Goed, ik zit nu onder de rook van de kaagbaan in Oegstgeest bij Leiden en weet wat vlieghinder (lawaai) betekent. En Oegstgeest is bepaald geen uitzondering meer in Nederland. Ik ken Schiphol als een efficiënte singel-terminal luchthaven maar vanwege de impact op het milieu ben ik minder gaan vliegen. Door de groei is de luchthaven minder efficiënt geworden en voor anderen uit de Randstad die de hinder van Schiphol dagelijks ook ervaren lijkt mij het vooruitzicht om helemaal naar Lelystad te moeten ergens ook wel wrang.

Milieu en Klimaat

Ik maak mij vooral zorgen over het milieu en het klimaat. Men realiseert zich nog onvoldoende, dat de uitstoot van vliegtuigen aan de onderkant van de stratosfeer (de hoogte waarin de passagierstoestellen vliegen) iets anders betekent dan in de atmosfeer. Veel is eigenlijk onbekend, en het IPCC hanteert op dit moment een uitstootfactor 2,7, dat betekent dat het effect van het vliegverkeer op radiatie straling (opwarming aarde) ongeveer 2,7 keer zo hard gaat dan men op basis van de CO₂ uitstoot zou verwachten. Wel staat vast dat deze CO₂, anders dan de luchtvaartsector veronderstelt, helemaal niet kan worden opgenomen door bomen simpelweg omdat de CO₂ uit de stratosfeer praktisch niet meer terugkomt in de atmosfeer. Wetenschappelijk is verder bekend, doch in de politiek nog niet breed gedragen, dat we na 2050 uiteindelijk over een langere periode de CO₂

concentratie langzaam weer moeten terugbrengen tot pre-industriële niveaus. Juist voor deze opgave die bij pas bij komende generaties komt te liggen is de CO2 uitstoot van de luchtvaart extra problematisch.

Biomassa is geen oplossing

Evenmin, dat compensatie deze CO2 uitstoot niet ongedaan kan maken, kan het gebruik van bio-kerosine dit ook niet. En terwijl compensatie behoud of wellicht herstel van natuur mogelijk maakt, leidt de in het regeerakkoord bepleite gebruik van bio-kerosine tot monoculturen, die rechtstreeks concurreren met vruchtbare gronden voor de voedselproductie, waardoor meer natuur moet worden opgeofferd. Denk aan de palmolie uit Indonesië waarvoor veel regenwoud moest wijken en aan de boskap in Amerika. Voorbeelden die laten zien hoe de goedbedoelde Nederlandse duurzaamheidscriteria in de praktijk toch niet werken. Wellicht dat reken-technisch bio-kerosine vanwege CO2-neutraliteit een reductie mag claimen, maar voor klimaat en milieu is de toepassing van bio-kerosine een extra belasting. Niets doen is zelfs beter en indien men ook bio-oplossing wil, dan verzoek ik u met klem, ter wille van behoud van milieu en natuur, te kiezen voor CO2 compensatie in plaats van verbranding van kostbare biomassa. In een echte circulaire economie bestaan reststoffen die men alleen nog kan verbranden niet.

Een CO2 prijs is wel een oplossing

Het kabinet wil inzetten op belastingen in de luchtvaart in Europees verband. Dat is goed nieuws en ik zou het zelfs nog specifiek maken, door te spreken over belasting op het gebruik van kerosine, zodat men op minder vervuilde vliegtuigen kan sturen. Deze heffing is nodig als de drijvende kracht voor de ontwikkeling van de emissievrije luchtvaart. En anders dan velen zeggen denk ik dat het zeer wel technisch mogelijk is, om de luchtvaart emissievrij te laten vliegen, al is dat niet eenvoudig en zal het nog enige tijd duren.

Op dezelfde manier zijn ook heffingen op geluidsbelasting wenselijk.

Deze heffingen zorgen ervoor, dat de vervuiler betaald, en dat schonere alternatieven kunnen renderen. Er zijn miljarden uitgetrokken voor de aanleg van de HSL en je kun technisch gezien op een comfortabele manier binnen 3,5 uur van Amsterdam naar hartje London. Als daarvan beter gebruik zou worden gemaakt, dan zou dat Nederland, de luchthaven en de ontwikkeling van nieuwe hogesnelheidsverbindingen en daarmee de mobiliteit van ons land ten goede komen.

Maar een heffing kan mensen ook motiveren om tijdens een vakantie in eigen land te blijven. En juist voor een mooie vakantie in eigen land is het belangrijk, dat we waarde toekennen aan de natuurlijke omgeving en de bijzondere plekken die Nederland rijk is. Een fietsroute door de Veluwe, dus ook Terlet, kanovaren op Nederlandse revieren en sloten, een surf-spot op de Brouwersdam, onbebouwde zandstranden, het is allemaal onderdeel van onze welvaart.

Jammer wel, dat de plannen van de regering om te komen tot beprijzen van de luchtvaart thans lijken op een belofte tot uitstel na ruim 2021. Dat is zo, doordat in het regeerakkoord de primaire focus van de luchtvaart richt op verdere groei. Ik moedig het kabinet aan om meer werk te maken van de beprijzen van kerosine, juist omdat het veel voor Nederland kan opleveren.

Minder nadruk op groei en overstap vluchten

Zoals bekend is Schiphol als mainport een hub en vormen overstappers op dit moment een belangrijke basis voor het verdienmodel van de KLM. Het is daarom dat de KLM vervolgens door

allerlei manieren op Schiphol wordt voorgetrokken. En de politieke achterkamertjes blijven dit steunen. Het gaat zelfs zo ver, dat de no-nonsens concurrentie wordt weggezet als meedogenloze prijsvechters. Men zegt, dat prijsvechters hun personeel benadelen, en dat daarom de KLM zijn arbeidsvoorwaarden verslechterd. Nederlandse vakantiegangers worden beschouwd als tweederangs klanten, die beter maar vanaf een andere luchthaven binnen Nederland kunnen vertrekken. Daarom dat Schiphol ook eigenaar is van diverse andere regionale luchthavens in Nederland. De rek is er wel uit: concurrenten die buiten de deur gehouden zijn boos: Gisteren kondigde bijvoorbeeld Rusland aan het luchtruim voor de KLM te willen sluiten, en Nederlanders die naar Curaçao willen kunnen tegenwoordig beter vanaf Brussel vertrekken, want daar is concurrentie noch wel toegestaan.

Er heerst een ware angstcultuur, dat als Schiphol niet blijft groeien, de mainport functie van Schiphol zou vervallen en onze economie zou instorten. Maar Schiphol kan helemaal niet meer groeien, het loopt nu al over naar Eindhoven, Rotterdam, andere luchthavens en binnenkort dus ook naar Lelystad. Ik wil mensen geruststellen. Zelfs als we de helft van alle transfervluchten kwijt zouden raken aan andere luchthavens, heeft Schiphol binnen Europa nog steeds een toppositie, die voor een belangrijk deel gevormd wordt door een sterke thuisbasis van internationaal georiënteerde bedrijven en een reislustig Nederlandse volk. Bedenk verder, dat net zo goed ook op andere luchthavens in West-Europa men niet zit te wachten op deze overstap-vluchten: Het kost relatief veel om het te kunnen faciliteren en het levert economisch gezien weinig op. Je raakt de overstappers dus ook niet zomaar kwijt.

Nu waar Schiphol niet meer kan groeien, is het van belang om te consolideren. En overstapvluchten hebben de laagste economische waarde. Voor de KLM geldt dat zij zou moeten erkennen dat er een reden waarom no-nonsens luchtvaartmaatschappijen goedkoper zijn dan de KLM: Om overstappers te laten interesseren voor een reis via Schiphol maakt de KLM zijn prijzen voor overstappers extra goedkoop. En om dat weer te bekostigen betalen reizigers die rechtstreeks vliegen vanuit of naar Schiphol een extra hoge prijs. Op dit moment is er nauwelijks concurrentie op intercontinentale vluchten, en zo kan de KLM de bonus die overstappers krijgen als extra kosten verleggen naar deze intercontinentale vluchten. Echter zodra no-nonsens maatschappijen ook deze markt aanboren, dan houdt ook dat op. Dus als de KLM in de toekomst concurrerend wil blijven, en meer voor de Nederlandse economie wil betekenen, dan zal zij de focus moeten verleggen naar de thuismarkt en toe moeten werken naar een transparante peer-to-peer no-nonsens verdienmodel, net als anderen dat ook doen.

Gelukkig constateer ik dat de KLM de potentie van de thuismarkt steeds beter aan het ontdekken is, wat hopelijk ook tot minder overstapvluchten zal leiden en tegelijkertijd ook het marktaandeel van de KLM op Schiphol laat toenemen. Het marktaandeel is immers voor de levensvatbaarheid van de KLM als home-carrier van belang en niet zozeer het totaal aantal vluchten.

Mijn oproep aan het kabinet is dan ook om de aandacht in de luchtvaart te verleggen van kwantiteit naar kwaliteit. Kwaliteit voor Nederland en haar inwoners, haar bedrijven en haar omgeving.

Duidelijk mag zijn dat vanuit milieuoogpunt het beste is, indien vluchten zo veel mogelijk rechtstreeks plaatsvinden. Het opstarten en landen van vliegtuigen levert immers de grootste belasting. Indien men wil dat de vervuiler betaalt, dan is het ook terecht en logisch indien men voor het overstappen meer moet betalen dan voor een rechtstreekse vlucht, namelijk de prijs van de losse vluchten samen.

Nederlanders zijn nuchter

Nederlanders zijn nuchter en begrijpend. Toch is er een trend waarin we zien dat men in de politiek steeds meer zaken wil verbloemen, ongemakkelijke boodschappen als cadeautjes wil inpakken om ze vervolgens te kunnen verkopen. Maar dat werkt bij ons Nederlanders alleen averechts. De sluwe trukendoos met het rekenwerk van Schiphol is klaar. Er is behoefte aan echte metingen, om zicht te krijgen op de werkelijkheid situatie. Als men vertrouwen terug wil, dan is dat de ongemakkelijke weg.

Samenvatting

Wel te doen:

- Serieus werk maken van een heffing op kerosine op (West) Europees niveau;
- Laat de KLM de focus verleggen van de overstapmarkt naar de thuismarkt;
- Wees eerlijk en transparant: ga meten en ga geen rekentruks uithalen;
- Benut de HSL lijn, zoals die was bedoeld en breidt het HSL-net vervolgens uit;
- Ken waarde toe aan natuur en milieu en zorg dat mensen in eigen land kunnen recreëren;
- Steun de ontwikkeling van een emissievrije luchtvaart;

Zeker niet doen:

- Laagvliegroutes boven Nederland toestaan;
- Bio-kerosine promoten, kies voor liever CO2 compensatie;
- Zich gek laten maken dat Schiphol moet groeien;
- Lelystad als luchthaven inzetten;

Ik vertrouw erop met bovenstaande een constructieve bijdrage te hebben geleverd.

Met vriendelijke groet,

En hoogachting,

drs.ir. S.A. Nijhuis