

Zienswijze voor besteding van infrastructuurgelden van het Nationaal Groeifonds

Op 9 april 2021 werd bekend dat het kabinet bereid is om maximaal 1,5 miljard euro (op een totaal projectbedrag van 3 miljard euro) uit het Nationaal Groeifonds beschikbaar te stellen voor het doortrekken van het Noord/Zuidlijn-metrotracé van station Amsterdam-Zuid naar Schiphol en Hoofddorp en om het sluiten van de metroring van Isolatorweg naar station Amsterdam Centraal. Voordat dit geld beschikbaar komt, moet het plan wel extra worden onderbouwd. Mocht het project doorgaan, dan zouden reizigers rond 2030 met de metro vanaf Schiphol naar de stad kunnen komen.

Het Nationaal Groeifonds is, zoals de Memorie van Toelichting d.d. 13-4-2021 stelt, bedoelt om het verdienvermogen van Nederland op de lange termijn te versterken dan wel o.a. binnen infrastructuur kansen te benutten om de productiviteit te verhogen. Het doortrekken van het Noord/Zuidlijn-metrotracé beantwoordt daar geenszins aan. Als dit de tendens is van Het Nationaal Groeifonds, dan is dit investeringsfonds gedoemd te mislukken. Waarom? Ook al is de huidige Noord/Zuidlijn handig voor veel Amsterdammers, financieel is het nog immer een drama. De aanlegkosten zijn exponentieel gestegen, mede vanwege de zachte grond en de langere duur van circa 10 jaar voor de aanleg zelf. Hierdoor wordt deze lijn nooit terugverdiend, waardoor de kans zeer groot zal zijn dat de verlenging van het metrotracé dezelfde weg zal afleggen.

Daarnaast zou een metrotracé-verlenging juist de reeds verkeerde locatie van Schiphol versterken. Zoals ik hieronder zal beschrijven is er een beter alternatief, dat zichzelf ruimschoots zal terugverdienen. Waardoor de investering uiteindelijk weer terugstroomt in het Nationaal Groeifonds en het daardoor wordt ingezet waarvoor het is bedoeld. Daarnaast zullen honderdduizenden Nederlanders, ook degenen die nu niet van zich laten horen en daardoor in de statistieken ontbreken, een betere gezondheid kunnen krijgen door de grotere rust en een lagere blootstelling aan schadelijke uitstoot die ze tegemoet kunnen zien. Het gaat hierbij niet om minder vluchten, want dit zal een utopie blijken vanwege de bevolkingsgroei, maar om de noodzakelijke verplaatsing van Schiphol naar een (schier)eiland in de Noordzee. Ik zal hieronder betogen dat dit een haalbaar en betaalbaar alternatief is en niet zomaar aan de kant geschoven dient te worden. De Nederlandse bagger- en infrastructuursector kan dit aan, daar zijn immers ruimschoots voorbeelden voor aanwezig, waardoor het ook de lokale economie zal versterken. Daarnaast komt er ruimte vrij voor de broodnodige woningbouw met behoud van natuurgebieden. Het nieuwe vliegveld kan dan beter de hele regio bedienen, waardoor Schiphol op de huidige locatie overbodig zal blijken, evenals Rotterdam Airport en Lelystad Airport.

Tijd voor verandering

In Amsterdam is er voor de covid-19 crisis veel bestuurlijke aandacht besteed aan de overlast van toerisme, met name in de binnenstad: o.a. toeristenbelasting werd verhoogd, parkeertarieven stegen met 50% en Airbnb werd in een aantal gebieden verboden. Nu de toeristen en zakenreizigers door covid-19 wegblijven, klagen de gemeente en inwoners steen en been. Want nu realiseren deze korte termijn denkers dat de reissector voor een forse inkomstenstroom zorgt.

In tegenstelling tot de aandacht voor overlast in de binnenstad, toont de gemeente Amsterdam zich niet of nauwelijks geïnteresseerd in de geluidsoverlast van Schiphol voor vooral de inwoners aan de randen van Amsterdam, zoals Amsterdam Nieuw-West en Buitenveldert. Het Actieplan Geluid 2020-2023 van de gemeente Amsterdam is bijvoorbeeld vooral gericht op het wegverkeer. Volgens de gemeente zou uit onderzoek blijken dat wegverkeer de meeste geluidshinder veroorzaakt. Mijns inziens is dit bezijden de waarheid. Waar de elektrificatie van het wegverkeer, en daarmee significante reductie van geluidsoverlast, dichterbij is dan ooit, is dat een utopie voor het grootschalige vliegverkeer.

De geluidsoverlast van Schiphol is te kwalificeren als lawaaiterreur. De letterlijke betekenis van terreur is schrikbewind (naar het Franse la Terreur). Omwonenden (zeker degenen die niet economisch afhankelijk zijn van de luchtvaartsector) voelen zich machteloos. Want wat er ook wordt aangedragen, de groei van de luchtvaart lijkt vooralsnog voor de overheid een gegeven. Een werkelijke lange termijnvisie ontbreekt volkomen. Als de geluidsoverlast van Schiphol aan de orde wordt gesteld, wordt stevast aangedragen dat de lawaai van modernere vliegtuigen daalt of wordt de hoop gevestigd op elektrisch vliegen. De overheid heeft echter nauwelijks invloed op de investeringsbeslissingen van commerciële luchtvaartmaatschappijen. Een overvliegend vliegtuig produceert tussen de 70-110 dB aan lawaai. Voor straaljagers ligt dat nog hoger, namelijk circa 130 dB, gelijk aan de absolute pijngrens van het gehoor.

Vanaf 1 april 2021 zijn nieuwe geluidseisen gesteld aan airco's en warmtepompen. Deze installaties mogen niet meer dan 40 dB geluid veroorzaken bij de burens. En dat terwijl buurman Schiphol geen strobreed in de weg wordt gelegd om meer dan 65 dB aan geluid te produceren, dag in dag uit. Schiphol mag zelfs tezamen met Luchtverkeerleiding Nederland bepalen welke woonwijken worden geconfronteerd met geluidsoverlast. Ineens, zonder voorbereiding, krijgen omwonenden urenlang vliegtuigen over zich heen met een interval van zo'n 60-90 seconden. En de vliegtijden van Schiphol liggen doorgaans tussen 6.30-23.00. En dan duurt een dag lang. Daarnaast zijn er nog nachtvluchten, maximaal 32.000 per jaar. En dat terwijl volgens de Wet Milieubeheer er naar moet worden gestreefd de geluidsbelasting op de gevel van een woning zo veel mogelijk onder 50 dB te laten. Maar dit geldt voor het maximaal aanvaardbare geluid van rijkswegen. Voor nieuw aan te leggen wegen is 65 dB het absolute maximum voor de geluidbelasting op de gevel van een woning. Woningen die voor 2012 al een geluidbelasting boven de 65 dB ondervonden, komen in aanmerking voor geluidsanering. Maar de Wet Milieubeheer en de Wet Geluidhinder gelden echter niet voor de luchtvaart. Als dat zo zou zijn, dan zou er geen enkel vliegtuig meer de lucht in mogen. En dat terwijl het geluid van vliegtuigen niet alleen de gevel belast, maar ook de doorgaans minder geïsoleerde daken van huizen. Waarom dan een uitzonderingspositie van de luchtvaart?

Een prettige bijkomstigheid van covid-19, voor zover je dat zo kunt stellen, was de forse afname van het vliegverkeer. In totaal waren er 227.304 vliegbewegingen op Schiphol in 2020, een daling van 54% ten opzichte van 2019, toen het maximum van 500.000 vliegbewegingen werd bereikt. Links georiënteerde kiezers en politici lezen hierin, mijns inziens onterecht, dat dit de toekomst is: permanent minder vliegbewegingen, bv. richting 350.000-400.000. Alleen politici worden stevast ingehaald door de werkelijkheid. Denk hier bijvoorbeeld aan de forse tekorten op het gebied van woningen, zorgmedewerkers, politie, leraren etc. Dit heeft alles te maken met de forse bevolkingsgroei. Elk overheidsbeleid om dit ook maar enigszins te reguleren ontbreekt. En waar Fluitsma & Van Tijn in 1996 nog vrolijk '15 miljoen mensen' zongen, zongen Davina Michelle & Snelle in 2020 al '17 miljoen mensen' en dat terwijl het inwoneraantal van 18 miljoen met rasse schreden dichterbij komt. Inmiddels is de 17,5 miljoen al gepasseerd. En waar de bevolking groeit, groeien de verkeersbewegingen, zowel ter land, ter zee als in de lucht. We zijn met deze bevolkingsgroei hard op weg naar een inwoneraantal van 22 miljoen in 2050. Daarnaast wordt de Nederlandse bevolking internationaler. Het woningtekort zal als gevolg hiervan eerder groter dan kleiner worden. Tegelijkertijd zal de vraag naar luchtvervoer niet minder worden. Minder geluidsoverlast voor omwonenden van Schiphol op de huidige locatie zal al gauw een illusie blijken.

Waar er elders in Nederland veel politieke aandacht uitgaat naar het wel of niet openen van Lelystad Airport, is het doorgaan op de ingeslagen weg ten aanzien van de lawaai-overlast van Schiphol niet langer aanvaardbaar. Miljarden worden uitgegeven aan het onder controle krijgen van covid-19 en de gevolgen hiervan op het gebied van economie en gezondheid. Corendon, KLM en Transavia worden tezamen met miljarden gesteund. Maar het (demissionaire) kabinet, met minister van Infrastructuur

en Waterstaat Cora van Nieuwenhuizen voorop, heeft vooralsnog weinig oog voor de gezondheidsproblemen die gepaard gaan met de geluidsoverlast van Schiphol. Tot 23.00 wordt er volop gevlogen. En om 06.00, of zoveel eerder, begint het weer. Daarmee haal je de aanbevolen 8 uur slaap nog niet eens, laat staan bij de omwonenden die de nachtvluchten ervaren. En afgaande op de huidige denkrichting van de minister van Infrastructuur en Waterstaat wordt deze overlast, in ieder geval in de nabije toekomst, niet minder. Stillere vliegtuigen? Bij een start en landing is dat een illusie vanwege de benodigde stuwkracht voor grootschalig vervoer.

Normaliter verwerkt Luchthaven Schiphol ongeveer 500.000 starts en landingen op jaarbasis. De luchtvaartsector wil dit aantal graag verder uitbreiden, terwijl VNO-NCW zelfs 800.000 vluchten in 2035 haalbaar acht. Dit aantal lijkt misschien ver weg, maar wanneer iedereen tegen covid-19 is gevaccineerd, zal er weer een run op vliegtickets komen, net zoals er nu een run is op vakantiehuisjes in Nederland. 80% van de bevolking heeft geen last van de covid-19 crisis en kan niet wachten om weer op vakantie te gaan.

De plannenmakers in de luchtvaartsector hebben echter geen oog voor de omwonenden, die hiervoor de rekening betalen. De gedachte is dat groei van de luchtvaart goed is voor Nederland en dat de omwonenden hier uiteindelijk, direct dan wel indirect, van profiteren. Als het aan de meeste omwonenden ligt, dan hoeft die groei echter niet. Die willen juist geen of tenminste veel minder overlast. Hetzelfde geldt voor de vliegtax. Wat lost dat nou op? Politici voeren aan dat via de vliegtax de indirecte kosten van geluidshinder en milieuschade in de ticketprijs worden verwerkt. Maar de omwonenden, de werkelijk gedupeerden, zien hier echter niets van terug als ware het een compensatie voor de overlast en schade. De opbrengsten verdwijnen namelijk direct in de staatskas, maar het verandert niets aan de overlast. Het is naïef om te denken dat het aantal vluchten door de vliegtax zal verminderen en we ineens massaal de trein nemen. Een vermindering van het aantal vluchten past bovendien niet eens in de bestaande groeiplannen.

Wat hebben Schiphol en haar aandeelhouders (de Staat der Nederlanden, Gemeente Amsterdam, Gemeente Rotterdam en Aéroports de Paris), in al die jaren dat er forse dividenden werden opgestreken, gedaan voor de omwonenden? Helemaal niets! Geen verlaging/kwijtschelding van OZB of andere (lokale) belastingen, dan wel een tegemoetkoming. Zelfs geen bedankje of een kerstpakket. Niet dat omwonenden hierop zitten te wachten. Af en toe wordt er een weggeblazen dakpan vergoed. Wel is er het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS) waar omwonenden met klachten over geluidsoverlast van Schiphol terecht kunnen. Deze registreren netjes de klacht, zodat omwonenden hun ei kwijt kunnen. Maar verder gebeurt er weinig mee. De geluidsoverlast wordt er niet minder om. Stichting Leefomgeving Schiphol, die o.a. als taak heeft om ernstig gedupeerden van lawaai-overlast te helpen hun woning te isoleren is een farce. Jouw woning moet bijkans op de startbaan staan wil je een vergoeding krijgen. En dat terwijl hier in de Luchtvaartnota 2020-2050 hoog van wordt opgegeven als ware het dat een dergelijk fonds de geluidsoverlast van woningen van omwonenden moet helpen wegnemen met gerichte isolatiemaatregelen. Goed voor de bühne, maar in de praktijk komt hier niets van terecht.

Veel bewoners van Aalsmeer, Amstelveen, Amsterdam (met name Buitenveldert en Oud-Osdorp/Osdorp), Badhoevedorp, Halfweg, Lijnden en Zwanenburg zijn klaar met de geluidsoverlast van Schiphol. Snerpende en bulderende geluiden van startende vliegtuigen op minder dan 500 meter hoogte brengt grote gezondheidsrisico's met zich mee. En wat te denken van de uitstoot van direct overvliegende vliegtuigen. Het gebulder en de trillingen van landende vliegtuigen zijn in de wijde omtrek te horen en te voelen. Dat is de dagelijkse realiteit in deze gemeenten en deze effecten worden gebagatelliseerd door de overheid, althans zo ervaren omwonenden dat. De werkelijke geluidsoverlast wordt continu naar beneden afgerond. Het in het Aldersakkoord van 2013 afgesproken gebruik van de start- en landingsbanen van Schiphol geeft de indruk dat de bewoners hier inspraak in hebben gehad.

Maar de daarbij gebezigde verdeel- en heerstactiek hebben geen enkele verlichting voor de omwonenden opgeleverd. Sterker nog, sindsdien is de startroute van de Zwanenburgbaan zodanig gewijzigd, dat deze nu over Lijnden/Oud-Osdorp loopt. Dus het argument “toen je er ging wonen, wist je dat” gaat hier niet op.

Het wordt tijd voor een beter alternatief voor de langere termijn. En dat bestaat er al jaren, namelijk een vliegveld voor de kust of in zee. Tussen 1999 en 2003 is er in opdracht van het toenmalige kabinet concreet onderzocht of een vliegveld in zee haalbaar was, maar in mei 2003 stopte VVD-staatssecretaris Melanie Schultz van Haegen dit onderzoek vrij plotseling vanwege “te veel onzekerheden in de ontwikkeling van de luchtvaart”. Ook toen de groei fors steeg tijdens haar ministerschap tussen 2010 en 2017 werd dit onderzoek opnieuw gestart. De laatste VVD-minister van Infrastructuur en Waterstaat, Cora van Nieuwenhuizen, heeft zich eveneens niet ontvankelijk voor een luchthaven in zee getoond vanwege een “onbalans tussen de omvang van de benodigde investeringen en de omvang van de verwachte baten van een luchthaven in zee” alsmede de “grote risico’s voor de vliegveiligheid”. En dat terwijl in het Regeerakkoord 2017-2021 de nieuwe Luchtvaartnota werd aangekondigd, met o.a. aandacht voor versterking van mainport Schiphol en aandacht voor hinderbeperking en vergroting van de leefbaarheid. Hoe je het ook bekijkt, deze punten gaan nooit samen. Het ontwikkelen van veel stillere vliegtuigen, waarbij gebruik wordt gemaakt van een verbrandingsmotor, liggen niet in het verschiep. En bijvoorbeeld een elektrisch aangedreven Airbus A350 of Boeing 777 gaat er niet komen, in ieder geval niet voor 2050. In de Luchtvaartnota 2020-2050 werd een verplaatsing van Schiphol naar zee dan wel voor de kust helemaal aan de kant geschoven, hierbij sluw gebruikmakend van het gedaalde aantal vliegbewegingen als gevolg van de covid-19 crisis.

En welke grote risico’s voor de vliegveiligheid zijn er bij een vliegveld in zee. Een aantal van de grootste vliegvelden ter wereld liggen vlak langs of in zee. Denk hierbij aan Barcelona, Hong Kong, Honolulu, Los Angeles, Osaka, Rome, New York, Shanghai, Singapore en Tokyo. Bij deze vliegvelden liggen de meeste aanvlieg- en startroutes grotendeels boven de zee. Het voordeel is dat de overlast voor omwonenden tot een minimum kan worden beperkt. De Noordzee is niet fundamenteel anders dan de zeeën bij eerdergenoemde vliegvelden. Eventuele weer- en omgevingsinvloeden zijn oplosbaar.

En dan de kosten. Het vliegveld van Hong Kong, tussen 1993 en 1998 aangelegd voor ongeveer 20 miljard euro, verwerkte in 2017 bijna 73 miljoen passagiers met 420.000 vliegbewegingen. Dit vliegveld is grotendeels gecreëerd op een kunstmatig eiland, het grootste eiland dat ooit werd uitgebaggerd. Over het opspuiten van dit vliegveld in zee heeft een consortium onder aanvoering van het Nederlandse Boskalis destijds 3 jaar gedaan. Tegelijkertijd heeft Hong Kong een indrukwekkende infrastructuur aangelegd van bijna 38 kilometer welke het vliegveld verbindt met centraal Hong Kong. Waarom zou dat in Nederland niet kunnen? Nederlandse bedrijven hebben de kennis in huis. Het gehele Amsterdamse grondgebied in het IJ bestaat uit opgespoten land. En wat te denken van de Maasvlakte bij Rotterdam. En dan het geld. In een nota van 1999 werd de kostprijs van een vliegveld eiland geschat op ongeveer 18 miljard euro. Dat hangt helemaal af van de precieze locatie. Hoe verder in zee, hoe duurder. Nota bene de in zee aangelegde Tweede Maasvlakte, tussen 2008 en 2013 door de Nederlandse maritieme bedrijven Boskalis en van Oord uitgevoerd, heeft een oppervlakte van 2000 hectare en kende een prijskaartje (zonder infrastructuur) van bijna 3 miljard euro. M.a.w. een landtong à la de Tweede Maasvlakte is goedkoper en beter realiseerbaar dan een eiland ver in zee.

Een recenter voorbeeld. Boskalis heeft in december 2020, midden in de covid-19 crisis, het grootste project ooit in zijn bestaan binnengehaald. Het gaat om het opspuiten van land voor de aanleg van een nieuwe internationale luchthaven van Manilla op de Filipijnen. Boskalis gaat een stuk zee veranderen in land, want het oude vliegveld van de Filipijnse hoofdstad is overbelast. De nieuwe luchthaven wordt 1700 hectare (3400 voetbalvelden). Het terrein moet aardbevingen, orkanen en de stijging van de

zeespiegel kunnen weerstaan. Voor de baggerwerkzaamheden zal Boskalis voor een periode van drie jaar een aantal sleephopperzuigers, waaronder haar grote mega-sleephopperzuiger en een grote cutterzuiger inzetten. Het gaat om een project van 1,5 miljard euro. Ter vergelijking: Schiphol kent een omvang van 2787 hectare, 64% groter.

De Nederlandse overheid denkt teveel aan de zogenaamde sunk costs, dit zijn kosten die al gemaakt zijn en niet meer ongedaan te maken zijn. Bij het nemen van operationele economische beslissingen dient men echter geen rekening te houden met deze sunk costs. Mensen doen dit echter wel en dit wordt gezien als een van de bekende valkuilen in het nemen van een economische beslissing. Een bedrijf dat al veel geld heeft geïnvesteerd in de productie van bepaalde producten zal minder snel in een ander product investeren dan een nieuw bedrijf zonder deze investeringen. De beslissing om in zo'n geval niet of minder te investeren in een nieuw product kan een nadelige concurrentiepositie opleveren in een snel veranderende markt. Dat geldt ook voor Schiphol. Omdat er al zo veel is geïnvesteerd in de huidige locatie, wordt de beslissing om geheel opnieuw te beginnen zo ver mogelijk vooruit geschoven of in het geheel niet gemaakt. Echter de huidige locatie vergt ook veel onderhoud, zoals op dit moment de maandenlang durende onderhoud van de Polderbaan. Daarnaast zijn de locaties van de huidige startbanen tussen de woningen van omwonenden aangelegd, maar zijn ze verre van ideaal te noemen. Een nieuw vliegveld kan uiteindelijk goedkoper worden aangelegd en zodanig worden geconstrueerd dat de startbanen het meest logisch komen te liggen.

Het aanleggen van een vliegveld moet dan ook worden gezien als een investering voor de langere termijn, niet als een eenmalige uitgave. Gebruik bijvoorbeeld de vliegtax om de financiering rond te krijgen. Er bestaat reeds een concreet plan voor een vliegveld voor de kust van Wijk aan Zee. Andere mogelijkheden zijn een kust- of zeelocatie tussen Noordwijk en Zandvoort (ligt op dezelfde breedtegraad als Schiphol). Tussen deze laatste twee plaatsen woont bijna niemand. Een andere mogelijkheid is tussen Zandvoort en IJmuiden. Een vliegveld op een kunstmatig eiland of voor de kust (zoals schiereiland de Tweede Maasvlakte) kan gefaseerd worden aangelegd en daardoor Schiphol in eerste instantie gedeeltelijk en eventueel geheel vervangen. In alle gevallen kan een vliegveld op zee relatief eenvoudig worden verbonden met Amsterdam en/of Schiphol, bijvoorbeeld door een *high-speed rail link*, zoals in Hong Kong. De Aalsmeerbaan en de Zwanenburgbaan, de banen die de meeste overlast geven, hoeven bij een zeelocatie niet of nauwelijks meer te worden gebruikt. Het heeft een prijs, maar een vliegveld in zee of voor de kust heeft bijna alleen maar voordelen: minder overlast, ruimere aanvlieg- en startmogelijkheden, meer mogelijkheden voor woningbouw in de regio Amsterdam en de economische aantrekkingskracht van Nederland blijft daarmee gehandhaafd. Vliegveld Lelystad en vluchtuitbreidingen op bestaande vliegvelden is een halfbakken oplossing. Dit levert voor omwonenden dezelfde problemen op als bij Schiphol. De aanleg van de Noord-Zuidlijn was een langjarig project en kende een aantal tegenvallers. Nu deze er ligt, is het een verademing gebleken voor de bereikbaarheid binnen Amsterdam. Denk ook aan de wegomlegging van de A9, eveneens een project van bijna een decennium. Echter de vrijkomende ruimte biedt weer een enorme ruimte voor de hard benodigde woningbouw. Datzelfde kan dus ook bij Schiphol. Bij een nieuwe locatie kan i.v.m. de geluidscontouren een veelvoud van de huidige oppervlakte van Schiphol van 2787 hectare worden vrijgegeven voor natuur en woningen. Bij een grondprijs van 250 euro/m² (gemiddelde grondprijs in de Haarlemmermeer) zou 2787 hectare al circa 7 miljard euro kunnen opleveren. Daarnaast komt er grondgebied vrij, dat nu niet kan worden gebruikt/bebouwd vanwege de geluidscontouren. Met de opbrengst van deze gronden kan een groot deel van de aanleg van Schiphol in zee of voor de kust worden terugverdiend. Daarnaast staat de rente op een zodanig historisch laag niveau dat financiering eveneens goedkoper is geworden ten opzichte van 20 jaar geleden. Zijn de kosten, die aldus nogal eens zouden kunnen meevallen, een reden om het dan niet te doen? Integendeel, geluidsoverlast heeft ook een maatschappelijke prijs.

Een toekomstig kabinet dient de tunnelvisie te verlaten en niet gemakkelijk blijven hangen bij de bestaande infrastructuur. Het is tijd voor verandering en tijd voor een werkelijke visie voor de toekomst van Schiphol. Zoals we bij de aardbevingen in Groningen hebben gezien, is het te lang negeren van de omwonenden desastreus en dit doet het vertrouwen in de politiek geen goed.

Marcel Hooijmaijers, omwonende van Schiphol.