



Nomby

Auteur(s):

Bossche, M.A. van den
Associate director van NEI Transport

Verschenen in:

ESB, 83e jaargang, nr. 4175, pagina 831, 6 november 1998

Rubriek:

Prikkel

Trefwoord(en):

luchtvaart

In de jaren tachtig kreeg het fenomeen een naam. De "not in my back yard"-generatie zag noodzakelijke infrastructuur liever niet in eigen, maar in buurmans achtertuin gerealiseerd. De HSL, de Betuwelijn, de A4; laag bij de grondse problemen vergeleken bij het type vraagstukken dat we nu tegemoet treden. Collectief lijkt rond Schiphol, met uitstreckende media-geluidscontouren over Den Haag, het Nomby-denken de evenknie van Nimby te worden. En lees voor Nomby uiteraard "not over my back yard".

Het Nimby-denken is weer een beetje teruggedrongen. Terecht, grote maatschappelijke voordelen mogen opwegen tegen minder grote lokale nadelen. Zo niet met het Nomby-denken. Graaiend in de maatschappelijke ruif worden de meest kostbare en belastinggeld verslindende oplossingen voor het beperkte, lokale probleem van geluidsoverlast door luchtvaart aangedragen.

In Nederland zijn ongeveer 6,3 miljoen woningen. Daarvan dreigen er 14.000 volgend jaar teveel overlast van Schiphol te hebben. Dat aantal is niet meer uit te drukken in procenten, dus doen we het in promilles: 2,2 promille. Terwijl door Schiphol meer dan 90.000 mensen (dat is wel in procenten uit te drukken: bijna 2%), en ruim tien miljard gulden per jaar aan de Nederlandse economie worden bijgedragen. Het betreft hier voor een groot deel hoogwaardige dienstverlenende activiteiten. En dan spreek ik nog niet van de vijftien tot twintig procent van de Nederlandse bevolking die feitelijk gebruik maakt van de luchthaven.

Stel nu dat we deze, zeg 40.000, wel degelijk serieus in hun woongenot gestoorde mensen deels gratis in huis laten wonen. Bijvoorbeeld voor 50% gratis (wat onverantwoord veel is, natuurlijk). Willen zij niet, dan mogen ze ruilen met mensen in vergelijkbare woningen die dit koopje niet afslaan. En stel nu dat we al die huizen fatsoenlijk isoleren (voor zover dat overigens al niet gebeurd is). Dan praten we over een investering van jaarlijks ruim 160 miljoen gulden, gebaseerd op een gezamenlijke waarde van de woningen van ruim vier miljard gulden en isolatiekosten van additioneel 20%¹. Compensatiekosten die, uitgedrukt als aandeel van de elk jaar gegenereerde toegevoegde waarde van de met Schiphol samenhangende activiteiten in Nederland, met 1,6% als realistisch mogen worden beschouwd.

Maar wat wil het Nomby-denken? Natuurlijk betalen wij geen 160 miljoen per jaar. Wij gaan met zijn allen zeg vijftig miljard betalen voor een eiland in zee. Is het niet direct aan de private exploitanten via de vliegtickets en de Maglev-railtickets² eraartoe, dan wel indirect via onze gatenstoppende rijksoverheid. Dat is op jaarbasis ruim twintig maal zo veel³! Dat is dertig procent van de toegevoegde waarde van de luchtvaartsector.

Daarbij komt dat het eiland veel milieu-onvriendelijker is dan de huidige locatie. Want geluidshinder is maar een beperkt deel van de echte milieuschade die de luchtvaart met zich meebrengt. De emissies, jawel. Eilanden in zee nodigen, zeker bij private financiering, uit tot niet-selectieve groei van het gebruik van de faciliteiten, met sterker verouderde vliegtuigen. Dit levert een nadelige milieubalans ten opzichte van de huidige locatie, waar gegeven de randvoorwaarden zeer kritisch wordt gekeken naar type, en aantal vliegtuigbewegingen en de toekomst veel sneller beweegt in de richting van stillere en schonere motoren, in een efficiënte gebruiksetting.

Het is derhalve hoog tijd dat we de Nomby'ers met gebrek aan echt milieu-besef terugfluiten. Want 99,8% van de woningen in Nederland is volgend jaar niet overmatig Schiphol-gehinderd, maar plukt er wel de economische vruchten van. En naar de stemmen van die bewoners mag ook wel geluisterd worden. Ook al maken ze in de media en in de Tweede Kamer klaarblijkelijk een veel minder indrukwekkend geluid dan een laag overvliegende 747. En die 99,8% is vast wel bereid om het 'lijdende' 0,2%-deel van de Nederlandse bevolking daarvoor in redelijke termen netjes schadeloos te stellen. Net zoals mogelijke toekomstige bewoners van woningen die bij verdergaande groei door hinder worden getroffen⁴. Maar niet met een doldriest plan van vijftig miljard of meer. Daar word ik een beetje een Nvmw-denker van: not via my wallet

¹ Voor hen die niet geloven dat de oplossing zo 'weinig' kan kosten de volgende rekensom. 14.000 * 3 ton/woning is 4,2 miljard gulden, aangevuld met 600 miljoen isolatiekosten. Een dertigjarige 'hypotheek' tegen 6%, netjes lineair aflossen en je betaalt gemiddeld in die periode aan aflossing jaarlijks 160 miljoen gulden, en aan rente gemiddeld $(300+8)/2 = 155$ miljoen, gezamenlijk 315 miljoen per jaar. 50% Korting op de gemiddelde jaarlijkse woonlasten betekent 160 miljoen per jaar.

² MAGLEV staat voor magnetische hogesnelheidstrein, en is een moeilijk woord voor een heel snelle, heel dure verplaatsing van A naar

B, voor iets wat je liever op A had gedaan.

3 Als 4,8 miljard 315 miljoen per jaar impliceert, betekent 50 miljard ruim tien keer zo veel, dus zo'n 3,3 miljard per jaar.

4 Beter is het natuurlijk ons zo ruim met personeel en denkkraft uitgeruste ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (kijk eens aan, bijna alles onder één dak!) te vragen om woon- en werklocaties in het komende millennium eens wat logischer en anticiperder ten opzichte van elkaar te positioneren. Niet alleen vanuit vliegtuig-geluidsoverwegingen overigens.