

Position paper – september 2019

De Nederlandse luchthaven op zee: duurzaam perspectief voor de toekomst voor mens en milieu

Oproep voor een brede haalbaarheidsstudie als grondslag voor een zorgvuldig besluit op termijn

Besluiten over de toekomst van een nationale luchtmainport zijn zo belangrijk dat gedegen onderzoek noodzakelijk is - aanvullend op de gepubliceerde quick scan. Een nationale luchtmainport is immers van essentieel belang voor het Nederlandse bedrijfsleven, voor miljoenen werknemers en verbindt cruciale mondiale routes door haar unieke locatie. Naar verwachting verdubbelt de wereldwijde luchtvaart de komende vijftien jaar. Tegelijkertijd zien we in Nederland dat Schiphol en de regionale luchthavens haar grenzen bereikt voor mens en milieu. Grenzen in de vorm van beschikbare ruimte, van overlast, veiligheid en leefbaarheid. Juist daarom is het logisch dat wij onze horizon verleggen naar de toekomst en de mogelijkheid toetsen om onze nationale luchthaven te bouwen op de Noordzee. Dit is technisch haalbaar. De Vereniging van Waterbouwers ziet alleen kansen in een luchthaven op zee, als een brede haalbaarheidsstudie daartoe ook een serieuze grondslag biedt. Hiervoor is een zorgvuldig proces noodzakelijk, zonder daarbij onomkeerbare stappen te nemen. Hoe ziet dat proces eruit?

Stap 1 (2020-2021): voer nú een brede haalbaarheidsstudie uit voor een later besluit

De Vereniging van Waterbouwers roept op om een brede haalbaarheidsstudie uit te voeren, zodat een zorgvuldig en gefundeerd besluit kan worden genomen. In deze fase wordt de innovatieve kracht van Nederland bij elkaar gebracht om de verplaatsing naar zee te bekijken tegen de achtergrond van maatschappelijke ontwikkelingen. Denk daarbij aan bevolkingsgroei, maatschappelijk draagvlak, de ontwikkeling van diverse vervoersmodaliteiten, verduurzaming van de luchtvaart, stedelijke ontwikkeling, leefbaarheid, ecologische effecten, impact op de regionale luchthavens, verschillende locaties voor de Noordzee, etc. Zo'n integrale studie duurt circa twee jaar en kost naar schatting maximaal 20 miljoen euro per jaar. In de tussentijd worden geen onomkeerbare besluiten genomen.

Start de studie in 2020, dan hebben we in 2022 een onderbouwd inzicht in zowel de maatschappelijke kosten en baten, als in de ontwikkelingen die van invloed zijn op de luchtvaart, op andere vervoersmodaliteiten, duurzaamheid en de woningbouwopgave. De voorgestelde brede haalbaarheidsstudie gaat in op onder andere:

- Ruimte voor stedelijke ontwikkeling. Zo ontstaat in de Randstad ruimte voor de bouw van onder meer 200 duizend nieuwe woningen op de plaats van de bestaande luchthaven (zie visie van KuiperCompagnons en Fakton).
- Grondopbrengsten van Schiphol-stad. Dit levert naar verwachting tussen de 13 en 17 miljard euro op. Dat is dekking voor een derde tot de helft van de verplaatsingskosten van Schiphol naar zee.
- Leefkwaliteit en veiligheid. Dit zal enorm verbeteren voor de ca. twee miljoen huidige bewoners.
- Wijziging van vervoersmodaliteiten. Vervanging van vlieg- door treinverkeer binnen Europa, en een verdere versterking en vergroening van de Rotterdamse haven.
- Verhouding met bestaande bouw en inpassing. Hoe verhoudt een luchthaven op zee zich met de bouw van windparken, natuurontwikkeling, visserij, het groeiende scheepvaartverkeer en de milieu impact?

Stap 2 (2022-2026): definitief ontwerp, aanbesteding onder voorbehoud, vergunningentraject, etc.

Pakt de brede haalbaarheidsstudie positief uit, dan wordt de volgende stap in gang gezet, waarbij nog geen definitief besluit wordt genomen met betrekking tot de realisatie. Deze tweede fase omvat onder meer:

- De uitwerking van de 2 à 3 meest realistische concepten.

- Het uitvoeren van de MER-studie.
- Het uitvoeren van stakeholderanalyses en -consultaties.
- Het doorlopen van het vergunningentraject tot en met de Raad van State.
- De vorming van een bouwteam/alliantie.

De realisatie van de Tweede Maasvlakte heeft aangetoond dat deze tweede fase in vijf jaar doorlopen kan worden. Aan het einde van deze fase vindt opnieuw een maatschappelijke en economische evaluatie plaats op basis waarvan een weloverwogen definitief politiek besluit genomen kan worden. Indien een positief besluit wordt genomen met draagvlak van maatschappij en politiek, kan in 2027 met de realisatie begonnen worden.

Stap 3: (2027-2034): realisatie, waarbij iedere investering van maatschappelijke waarde is

Mocht er een positief besluit vallen, dan kan in 2027 worden gestart met de realisatie van een luchthaven op zee, waarbij de procedures tot en met het inchecken op de huidige locatie Schiphol blijven. Nieuwe start- en landingsbanen worden gerealiseerd, een overstapterminal wordt gebouwd en er worden aansluitingen met Schiphol aangelegd. Ook worden voorbereidingen voor woningbouw getroffen en treinverbindingen met het achterland gelegd. Dergelijke investeringen zijn met of zonder luchthaven op zee van grote maatschappelijke en economische waarde. Bovendien worden de regionale luchthavens door deze ontwikkelingen ontlast. De charme van dit plan is dat het parallel plaats kan vinden met de voorziene duurzame ontwikkeling van het huidige Schiphol en haar omgeving.

Tussen 2035 en 2040 kan het vliegveld op zee operationeel zijn. Daarmee is de maatschappelijke overlast in Nederland opgelost, de schaarse ruimte in de Randstad wordt beter benut, de leefbaarheid wordt vergroot, en de toekomstbestendige Nederlandse mainport is versterkt.

Over de Vereniging van Waterbouwers

De Vereniging van Waterbouwers is dé organisatie voor aannemers en dienstverleners in de Nederlandse waterbouw. We tellen zo'n 94 leden die actief zijn in binnen- en buitenland, van multinationals, tot middelgrote bedrijven en éénmansbedrijven. We werken aan een vitale waterbouwsector door onze kennis uit de dagelijkse praktijk te delen.

Contact?

Hendrik Postma, voorzitter van de Vereniging van Waterbouwers:
h.postma@waterbouwers.nl / 070-3490712

