

Aannemers vinden luchthaven in zee 'technisch geen probleem'

SCHIPHOL Het idee van een luchthaven in zee is weer helemaal terug in de discussie over de toekomst van Schiphol. Op 20 juni was er in Amstelveen een symposium over de laatste stand van zaken. Het is voor aannemers geen moeilijke klus, maar er moet nog veel onderzocht worden.

Minister Cora van Nieuwenhuizen liet vorig jaar met tegenzin een 'quick scan' uitvoeren naar een mogelijke luchthaven in zee. Toen die scan er was zag ze veel bezwaren. Maar intussen groeien weerstand, bezorgdheid en ergernis over Schiphol in de regio. Een luchthaven in zee belooft een drieledige oplossing: het lawaai verdwijnt, er ontstaat ruimte voor woningen en de luchthaven kan weer groeien.

UITHANGBORD De bouw- en baggerwereld willen wel. Zij zien een zeeluchthaven als uithangbord van Neerlands kunnen. "Technisch gezien kunnen we er morgen mee beginnen", zei Froukje van der Klundert, projectleider van de quick scan. De afgelopen periode is veel ervaring opgedaan met de Tweede Maasvlakte en met het boren van tunnels. "Geen kunst aan", klonk het zelfs in de wandelgangen van het door Management Producties georganiseerde symposium Fly Seaport.

Eenvoudig uit te voeren of niet, er hangt wel een prijskaartje aan van rond 40 miljard euro en er zijn alsnog jaren onderzoek en besluitvorming nodig voordat de aanleg zelf kan beginnen. Zo is de Noordzee een druk gebied, vol vaarwegen, visserij, recreatie, oliewinning, kabels/leidingen en vogels en ook is het een favoriete plek voor windmolenparken. Het inpassen van een luchthaven is een puzzel. In de aan- en uitvliegroutes van de banen mogen geen hoge obstakels staan of rondvaren. De luchthaven moet niet te ver in zee, want anders wordt de reistijd erheen te lang, dreigt er beïnvloeding met het Engelse luchtruim en kunnen juridische obstakels ontstaan rond de vraag of die luchthaven nog wel echt Nederland is.

WRAKKEN Te dicht op de kust is ook niet goed, omdat je dan het vliegtuiglawaai niet optimaal kwijtraakt. Op de zeebodem moeten wrakken en bommen worden geïnventariseerd en waar nodig opgeruimd. Er moet rekening gehouden worden met stromingen en eventuele consequenties voor de kustverdediging. Een belangrijke vraag is: wordt de verbinding met het land een tunnel, een brug of allebei? Een tunnel is duur in aanleg en minder gevoelig voor calamiteiten. Echter, als er iets mis gaat, dan kom je er moeilijk bij. Een brug vergt in het zoute zeemilieu veel onderhoud. Ook moet het niet zo zijn dat bij het minste of geringste de passagiers hun vliegtuig niet kunnen bereiken. En wordt de verbinding een snelle trein, een magneetbaan of misschien een hyperloop?

Wat vindt Schiphol zelf? "Wij zijn op dit moment niet voor en niet tegen, maar willen wel dat het goed wordt uitgezocht", aldus Richard Emmerink van de luchthaven. "En dat de minister de optie openhoudt in de komende Luchtvaartnota." Schiphol verwacht blijvende groei in de luchtvaart. "Maar we hoeven niet ongebreideld te groeien om onze belangrijke rol voor de Nederlandse economie te vervullen."

TEGENSTELLING Schiphol wil af van de tegenstelling tussen economie en milieu. "Economie moet duurzaam zijn", zei Emmerink. Schiphol zelf zet in op synthetische kerosine, waarvoor de grondstoffen CO2 en water onbeperkt voorradig zijn en waarmee een kringloop ontstaat. In Rotterdam komt een proeffabriek. "De techniek is er", verklaarde Emmerink. "Het is vooral een kwestie van opschalen van de productie, dan wordt het goedkoper." Schiphol wil wél een gelijk speelveld in de luchtvaart, anders prijst zij zichzelf uit de markt. "We willen niet op de troepen vooruitlopen, we willen de troepen meekrijgen. Als klein landje kunnen we het niet alleen."

Stedenbouwkundige Ronald Fukken herinnerde aan het alternatieve plan 'Vlucht naar Voren', dat hij samen met bewoners opstelde. Dat betreft een eiland ter hoogte van IJmuiden met niet alleen een luchthaven, maar ook een buitengaatse zeehaven voor Amsterdam, recreatie, natuurontwikkeling en energiewinning uit getijdenwisseling. De politiek heeft er nauwelijks op gereageerd. Volgens Jan van Kessel, voorzitter van KIVI Offshore Techniek, kan ook gekozen worden voor een drijvende luchthaven. Die is nog snel te bouwen ook. Voor de vrijkomende ruimte op Schiphol zag landschapsarchitect Gijs van den Boomen al het visioen dat bewoners via niet meer gebruikte pieren hun woning betreden.

'BOTTOM UP' Maar hoe krijgen we zo'n luchthaven in zee nu van de grond? Waterbouwer Hendrik Postma wees op een complexe zeehavenuitbreiding in Melbourne, waar milieubeweging en politiek niet aan wilden. "Het havenbedrijf overtuigde eerst de lokale bevolking. Toen bleek dat die dit wel wilde, gingen lokale politici om. Daarna had ook de federale politiek geen reden meer om tegen te zijn. Het gaat om draagvlak en dat moet 'bottom up'. Gemeenten hebben een probleem met Schiphol, maar er werken ook veel mensen. Zij willen een oplossing voor de problemen zonder dat mainport en werkgelegenheid worden geschaad. We moeten streven naar een gezamenlijk doel."

Wethouder Guus Elkhuizen (Nieuwkoop) zou nog dezelfde avond in 'zijn' raad met dit idee aan de slag gaan en verwacht andere gemeenten wel mee te krijgen. "In Nieuwkoop begint de revolutie", klonk het al. Postma wees er wel op dat onderzoek, besluitvorming en aanleg minstens vijftien jaar duren: "In die tijd moet ook op Schiphol geïnvesteerd worden. Anders raakt het haar handel kwijt en bouw je een luchthaven in zee voor niets." Dat wordt dus doorbijten, maar wel met het vooruitzicht dat het beter wordt.

René de Leeuw