

'Europese joint venture voor Schiphol in zee'

Door PAUL ELDERING EN YTEKE DE JONG
24 okt. 2019 in FINANCIËEL

AMSTERDAM - Opnieuw wordt een luchthaven in zee op de middellange termijn voorgesteld om het snelgroeiende luchtverkeer in de wereld als Europees knooppunt na 2030 op te kunnen vangen in Nederland. Het jongste project heet dan ook Eurohub 2030.

„Als we dat niet willen, dan houdt het op en gaan Schiphol en KLM het hier heel moeilijk krijgen. De Haarlemmermeer zal op slot blijven vanwege de sterk toenemende weerstand van bewoners, bestuurders van gemeenten en provincie en de complete natuur- en milieubeweging. Daar komen de stikstofproblemen en de enorme woningopgave nog bij. Er dreigen talrijke rechtszaken”, menen luchtvaartjurist en consultant Michiel Vlam en mobiliteitsondernemer Jaap Peerenboom, die ENADT hebben opgericht, het European Northsea Airport Development Team. „We zijn in gesprek met belanghebbenden in binnen- en buitenland. Er blijkt nog altijd veel interesse te zijn in de plannen. Het is noodzaak dat die visie nu ook gaat doordringen in Den Haag, anders is het straks te laat”, stelt Vlam vast.

CO2-neutrale aanpak

Volgens Peerenboom moet de aanleg van Eurohub 2030 voorop gaan lopen in een CO2-neutrale, groene aanpak. „Zo voorzien we op het vliegvelddeiland in de Noordzee voor de kust van IJmuiden een fabriek voor grootschalig produceren van synthetische kerosine, een relatief schone brandstof, en hergebruik van materialen van bijvoorbeeld overbodige booreilanden. Ook de wind-, zonne- en getijdenenergie kunnen we goed gebruiken. Voor alle knelpunten, zoals harde wind, zout, vogels, meer windparken en drukke scheepvaart, hebben deskundigen oplossingen.

Onlangs werd er gesproken in de Tweede Kamer over de luchthaven in zee, maar na een uitgebreide hoorzitting met experts lijkt het plan weer een politieke bureaula terecht te komen.

'Gebrekkige kennis'

Vlam vindt dat er sprake is van gebrekkige feitenkennis in de Nederlandse politiek. „De internationale trein om vluchten te vervangen, biedt nauwelijks soelaas, omdat de spoorinfra ook grenzen bereikt. Rond 2025 gaan we merken dat het vervoer overal gaat vastlopen. Daarom is er snel actie nodig. Wij voorzien de opening van de zeeluchthaven in 2030. Expertise van waterbouwers hebben we in eigen huis. Qua geluid en klimaat kan Schiphol op

de huidige locatie eenvoudig niet meer doorgroeien. En Lelystad zet echt niet genoeg zoden aan de dijk.”

De Eurohub zou volgens Peerenboom door meerdere partijen kunnen worden geëxploiteerd en zelfs door een joint-venture van luchthavens in Noordwest-Europa. „Iedereen zit met dezelfde schaarste-uitdaging. De investering van €35 à 40 miljard hoeft ook niet van de Nederlandse regering alleen te komen. We kiezen voor een private-publieke financieringsformule. Het is mogelijk dat andere landen minderheidsbelangen in de Eurohub zouden krijgen. De positie van aandeelhouders in Air France KLM dient ook meegewogen te worden.”

De investeerders, die in beeld zijn, zijn volgens de twee initiatiefnemers voor een derde publiek, een derde luchtvaartgerelateerd en een derde komt uit de energiehoek. „We praten ook met geldschieters uit het Verre Oosten. Die willen wel”, aldus Vlam en Peerenboom.

Of de Nederlandse overheid zal meedoen, hangt volgens hen vooral af van actuele informatie. „Zo lang de politiek zich laat leiden door verouderde rapporten en onjuiste denkbeelden, zal de politiek de vermeend veilige weg van nee kiezen. Dit is echter een kwestie van leiderschap. Anders stappen anderen in en wordt de kaas van ons brood gegeten.”

Kantelpunt

Dat zegt ook wethouder Guus Elkhuizen van de gemeente Nieuwkoop, die bestuursfractie in de Omgevingsraad Schiphol zit. Hij wijst erop al vanaf 1980 over wordt gesproken en dat het maatschappelijk vraagstuk alleen maar groter is geworden. „We staan als land op een kantelpunt. Er is leiderschap gevraagd, dit is een overstijgend probleem, dat nu over te veel ministeries is verdeeld.”

Schiphol kan in de Haarlemmermeer niet meer groeien. Dat staat volgens Elkhuizen, Peerenboom en Vlam als een paal boven water. „De herrie, overlast en schade aan de gezondheid zijn gewoon te groot geworden. Daar helpen geen stillere vliegtuigen aan. De minister zou haar eigen groei- en klimaatplan voor het luchtverkeer van de toekomst moeten trekken. En de kosten en terugverdienmodellen moeten aanpassen aan de haalbaarheid anno 2030. Enadt heeft die opnieuw doorgerekend. Er zijn helemaal geen extra onderzoeken nodig. Alles is al bekeken. Een luchthaven in zee, mits de wil er is, kan prima met respect voor de natuur. Geld hoeft geen enkel obstakel te zijn.”

Voorzitter Hendrik Postma van de Vereniging van Waterbouwers adviseert om het vergunningstraject alvast te starten. Daar is volgens hem gemeenschappelijke wil voor nodig, maar het voordeel is er dat er nog geen spade de grond in is gegaan. „Daar hoeft je geen spijt van te krijgen. Zo’n traject tot aan de Raad van State kost naar schatting zeven jaar en kost een fractie van de totale stichtingskosten”, aldus Postma. „Als dat allemaal rond is, dan kan de politiek besluiten of de luchthaven in zee nodig is, in verband met de ontwikkeling van het vliegverkeer en het treinennetwerk.”

Vijf banen

Het gaat in het Enadt-concept om een luchthaven op zo’n 8 km uit de kust met vijf parallelle banen, drie terminals voor passagiers en vracht, voldoende synthetische kerosine, een

‘solarfarm’, zoetwaterwinning uit zout water, groene energie, een zeehaven voor goederen, ferry- en cruiseschepen en een snelle treinverbinding of Hyperloop met het vasteland.

Uiteindelijk zou Schiphol in de Haarlemmermeer volgens de bedenkers kunnen worden gesloten. Of er blijft een satellietterminal voor afhandeling, maar dat zou ook in IJmuiden kunnen. Ze voorzien op zee een verdubbeling van vluchten tot een miljoen en 165 miljoen passagiers tegenover 73 miljoen in 2019, waarbij de hinder voor omwonenden drastisch wordt verminderd.

Schiereiland

Planoloog en stedenbouwkundige Ronald Fukken is het roerend met hen eens. „Wij hebben vorig jaar samen met bewonersgroepen rond Schiphol het rapport ‘Een vlucht naar voren’ geschreven, waarin we ook al een multifunctioneel schiereiland voor de kust van IJmuiden voorstellen, analoog aan de Tweede Maasvlakte in Rotterdam. Technisch en financieel absoluut haalbaar. Dat plan staat nog steeds als een huis.”

Maar er is volgens hem wel politieke slagkracht en besluitvorming nodig om de spade echt in de grond te zetten. „Daar ontbreekt het helaas aan in Den Haag. Dat gebrek aan kennis, visie en lef is in feite erg dom. Er worden geen knopen doorgesneden. Luister eens naar de ware deskundigen en de nieuwe Deltawerken kunnen direct in Holland Waterland van start gaan”, aldus Fukken.