



# De maatschappelijke kosten en baten van een luchthaven in zee moeten in beeld komen

Opinie | Carl Koopmans, Rogier Lieshout en Bas ter Weel van SEO Economisch Onderzoek

Luchtvaart is een sector van lusten en lasten. We kunnen er snel de hele wereld mee bereiken, maar het leidt ook het tot geluidhinder en CO<sub>2</sub>-uitstoot. Het aantal vluchten op Schiphol is vanwege de hinder gemaximeerd op 500.000 per jaar. Volgens ramingen zal de vervoersvraag tot 2030 nog met maximaal 300.000 vluchten toenemen. Lelystad Airport zal deze groei gedeeltelijk kunnen opvangen, maar dit is door protesten van omwonenden omstreden. Biedt een luchthaven in zee uitkomst?



De brug naar Kansai International Airport ten zuiden van Osaka. De aanleg van het vliegveld in zee kostte \$23 mrd. Getty Images/iStockphoto

Een luchthaven in zee heeft voordelen. De luchtvaart krijgt ruimte om te groeien en Nederland wordt aantrekkelijker als vestigingsplaats. Omwonenden van Schiphol worden bovendien verlost van geluidhinder. Ook is meer grond beschikbaar voor wonen, werken en groen. Niet alleen de ruimte die Schiphol zelf inneemt komt vrij, maar ook het indirecte ruimtebeslag van de luchthaven in de vorm van bouwbeperkingen door geluidhinder neemt af. Hierdoor wordt de woningmarkt rond Amsterdam minder krap en het wonen aangenamer. Wegen en openbaar vervoer rond Schiphol worden minder druk doordat passagiers en vracht een andere bestemming hebben.

Er zijn ook nadelen. De aanlegkosten van een eiland in zee inclusief een verbinding erheen, bedragen tientallen miljarden euro's. Daarnaast kost reizen van en naar de luchthaven

## Luchtvaart

De voor- en nadelen van een luchthaven in zee zijn 15 jaar geleden onderzocht, maar dit onderzoek is voortijdig gestopt

de meeste passagiers meer tijd dan nu het geval is. Wanneer auto's niet op het luchthaveneiland kunnen komen, komt er een extra overstap op openbaar vervoer bij. De kans bestaat dat reizigers hierdoor uitwijken naar andere luchthavens. Dit nadeel geldt ook voor vrachtvervoer door de lucht, omdat het een extra stap betekent in het vervoer van goederen. Verder kunnen er effecten zijn op de natuur: routes van trekvogels worden mogelijk verstoord, maar er kan ook nieuw bodemleven in zee ontstaan. Ten slotte kunnen aan- en uitvliegroutes voor de kust en nieuwe landzijdige weg- en spoorverbindingen hinder veroorzaken.

De overgang van de oude naar de nieuwe situatie zal niet eenvoudig zijn. Bedrijven moeten beslissen of ze verhuizen naar de omgeving van de nieuwe luchthaven. Misschien komt er een nieuwe Zuidas aan zee op het punt waar de verbinding tussen luchthaven en vasteland wordt gerealiseerd. Er is daarnaast een nieuw plan nodig voor de ruimtelijke ordening op en rond Schiphol. Ten slotte moeten mogelijke negatieve effecten op de natuur worden gecompenseerd door elders nieuwe natuur te creëren.

Een luchthaven in zee is niet uniek. In China, Japan en Turkije zijn of worden dergelijke luchthaveneilanden aangelegd. De kosten daarvan lopen sterk uiteen. Zo gaat de luchthaven Ordu-Giresun in de Zwarte Zee \$0,1 mrd kosten, terwijl de luchthaven bij Osaka \$23 mrd heeft gekost. De laatste is vanwege deze hoge constructiekosten één van de duurste luchthavens om op te vliegen. Nergens is echter een luchthaven in zee gebouwd van de omvang van Schiphol.

Een plan met potentie verdient goed onderzoek. De voor- en nadelen van een luchthaven in zee zijn vijftien jaar geleden onderzocht, maar dit onderzoek is voortijdig gestopt. Bovendien was dat onderzoek naar afzonderlijke effecten van de aanleg van een luchthaven in zee, zonder totaalbeeld. Er is nooit een integrale maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) opgesteld om het plan te toetsen. Sindsdien is het aantal passagiers op Schiphol flink gegroeid, is de woningmarkt krappere geworden en zijn de protesten van omwonenden van Schiphol en natuur- en milieuorganisaties –

ondanks dat de geluidshinder fors is gedaald – gebleven.

Een MKBA zet een luchthaven in zee af tegen meerdere alternatieven: Schiphol blijft binnen de huidige grenzen, of Schiphol mag verder groeien, of groeien mag in Lelystad. Op zee bestaan meerdere varianten qua locatie. Ook de verbinding met het vasteland kan verschillen: een weg of een trein naar de kust, of een snelle trein naar Schiphol. Ook kan worden ingeschat hoeveel woningen en natuur er op en rond Schiphol komen. Er zullen modellen worden gebruikt van de luchtvaartmarkt, wegverkeer, openbaar vervoer en de woningmarkt. Ook de effecten op natuur en milieu zullen worden onderzocht. Hierbij kan worden uitgegaan van bestaande scenario's voor de groei van bevolking, economie en transport. Het resultaat is een overzicht waarin de omvang van de verschillende kosten en de baten zichtbaar wordt, en het saldo: positief of negatief. Dat stelt ons in staat om onderbouwd te kiezen hoe we verder willen met de luchtvaart in Nederland. Hoog tijd dus voor een compleet en actueel beeld om de haalbaarheid van een luchthaven in zee te bepalen.

***Carl Koopmans is onderzoeksdirecteur, Rogier Lieshout clusterhoofd Luchtvaart en Bas ter Weel algemeen directeur van SEO Economisch Onderzoek.***

AD BY STREAMADS



## Meest gelezen



'Ik heb met niemand meer iets goed te maken'



Het familiebedrijf Oranje: de koning-koopman in een modern jasje



Stiekem hoopt Noord-Korea op een Chinees groeiwonder