



**Michiel Ytsma**

Columnist voor Infra,  
freelance journalist en  
projectmanager  
[nl.linkedin.com/in/  
michielytsma](https://nl.linkedin.com/in/michielytsma)

# 'LATEN WE DE BOEL IN GANG ZETTEN'

column

**V**anaf 2018 mag luchthaven Lelystad uitbreiden. Gemeente en provincie zijn blij met de door staatssecretaris Wilma van Mansveld beloofde 2.500 nieuwe banen. Zoals gebruikelijk bij infrastructuurontwikkeling is er veel verzet. GroenLinks denkt bijvoorbeeld dat de uitbreiding maar 50 tot 200 banen oplevert. Andere sceptici denken dat de luchthaven hetzelfde lot wacht als sommige nieuwe vliegvelden in China. Prachtige hypermoderne aankomst- en vertrekhalles waar je ongestoord een kanon kan afschieten.

Maar bij bijna iedere grote infra-ontwikkeling is er wel discussie over de te verwachten kosten en opbrengsten. Zo ligt de aanleg van de Betuwelijn bij iedereen nog vers in het geheugen. Deze koste met bijna vijf miljard euro ongeveer twee keer zoveel als het in 1995 gereserveerde budget. Net als bij de uitbreiding van de luchthaven in Flevoland bestaan er twijfels over de behoefte aan deze nieuwe infra. Het Centraal Planbureau kwam al in 2004 tot de conclusie dat Nederland de aanlegkosten van de Betuwelijn niet terugverdient, maar dat de exploitatie wel kostendekkend kan uitpakken.

Is zo'n berekening überhaupt wel te maken als we vele volgende generaties meetellen? Het lijkt mij een uitstekende investering voor een spoorlijn die de komende eeuwen de haven van Rotterdam met Duitsland verbindt. Er rijden nu al meer dan 500 treinen per week over de lijn. Die goederen waren anders via al bestaande tracés of over het water gegaan. Met die alternatieven is de aanleg economisch gezien onrendabel, stellen de critici daarom. Hun rekensommetje zal wel kloppen. Maar hoe duurzaam is de binnenvaart? En welke knelpunten ontstaan er op lange termijn bij een groeiende Rotterdamse haven en Duitse economie? Tenslotte is het met het oog op de financiële risico's waarschijnlijk altijd beter om maar helemaal niet aan grote infraprojecten te beginnen.

In ieder geval is de waarheid achter de getallen voor mij moeilijk te achterhalen. Het Betuwesyndroom heeft de Zuiderzeelijnplannen al om zeep geholpen. Waarschijnlijk zijn ze daarbij zo stom geweest de kosten veel te realistisch in te schatten. Een aaneengesloten supersnelle verbinding tussen Scandinavië/Noord-Duitsland, Amsterdam, Rotterdam en Antwerpen lijkt mij onmisbaar. Om nog maar te zwijgen over het geluk van

alle Groningse studenten en forensen die sneller in de hoofdstad zijn. Het had zo mooi kunnen zijn. Hoewel het voor het noorden ook een zegen is dat Amsterdammers de rust niet komen verstoren.

Airlines willen niet naar Lelystad omdat die nu al begonnen zijn met de onderhandeling. Vakantiegangers hebben geen zin om naar de polder af te reizen, omdat het aanbod er nog niet is. Voor drie miljoen noorder- en oosterlingen is de nieuwe luchthaven in ieder geval makkelijker te bereiken dan Schiphol. Waarschijnlijk schat GroenLinks de groei van de werkgelegenheid lager in met oog op overlast en de bedreiging van het milieu.

Schiphol wil voor Chinezen uitgroeien tot de toegangspoort van Europa. Daarom zoekt het luchthavenbedrijf uitbreidingsmogelijkheden in Lelystad. China maakte eind vorig jaar bekend dat ze 40 miljard in een infrastructuurfonds investeren om het land te verbinden met Centraal-Azië en de Middellandse Zee. In het licht van dit financiële geweld rond de 'nieuwe zijderoute' denk ik dat wij niet te terughoudend moeten zijn in de aanleg van onze eigen spoor- en vliegverbindingen. Ik sluit me daarom aan bij de uitspraak van PvdA-kamerlid Attje Kuiken: 'Laten we de boel in gang te zetten.'

