

Vliegveld Zuid-Limburg: hollen of stilstaan?

DRS. J. M. HARDY*

Ongeveer gelijktijdig met het opstellen van het Structuurschema burgerluchtvaartterreinen door de Rijksluchtvaartdienst startte het Amerikaanse adviesbureau R. Dixon Speas Associates een onderzoek naar de toekomstige mogelijkheden van de luchthaven Zuid-Limburg (vliegveld Beek). Beide onderzoeken werden onafhankelijk van elkaar uitgevoerd en kwamen ongeveer tegelijkertijd gereed. De uitkomsten zijn nogal tegenstrijdig: de Rijksluchtvaartdienst ziet beperkte groeimogelijkheden, Dixon Speas geeft aan op welke manier het vliegveld zijn marktaandeel aanzienlijk kan vergroten. In dit artikel worden de overeenkomsten en de conflictpunten van beide onderzoeken besproken.

Inleiding

Voor de luchthaven Zuid-Limburg deed zich eind 1978 de behoefte voelen aan een toekomstvisie. Na de verlenging van de startbaan in 1973 tot 2.500 meter ontwikkelde het vrachtverkeer zich zeer spectaculair, zoals blijkt uit de groei van de hoeveelheid afgehandelde vracht:

1973	200 ton
1974	2.000 ton
1975	8.200 ton
1976	13.500 ton
1977	8.000 ton
1978	13.600 ton
1979	20.000 ton

Is het te verwachten dat een dergelijke groei van gemiddeld 115% per jaar consistent zal zijn? Welke mogelijkheden liggen er en wat zijn de gevolgen voor de regionale economie, het milieu en de veiligheid? Om antwoord te krijgen op deze vragen heeft men zich niet gewend tot de geijkte instituties als de KLM, de Luchthaven Schiphol en de Rijksluchtvaartdienst (RLD), omdat mocht worden aangenomen dat uit die hoek voor de luchthaven Zuid-Limburg onvoldoende belangstelling en enthousiasme zou zijn te verwachten.

De RLD is al sinds jaar en dag, via de 80% die het Rijk bezit van de aandelen der vennootschap, nadrukkelijk vertegenwoordigd in de directie van de luchthaven Zuid-Limburg en heeft daar zelden getuigd van ondernemingsgeest. Derhalve besloot de provincie, die de helft van de exploitatieverliezen voor zijn rekening neemt, zich te laten voorlichten door een deskundige buitenstaander. Selectie van de consultant en begeleiding van het onderzoek werden opgedragen aan de regionale ontwikkelingsmaatschappij LIOF. Na gesprekken met een viertal Europese en drie Amerikaanse luchtvaartconsultants, viel de keuze uiteindelijk op R. Dixon Speas Associates te New York.

Achteraf is deze keuze gelukkig gebleken. Op de eerste plaats omdat deze onderneming een gevestigde naam heeft in de Amerikaanse luchtvaart als de meest vooruitstrevende ter wereld. Daar liggen immers de drukste vliegvelden, zijn de grootste vliegtuigfabrieken gevestigd en opereren de belangrijkste luchtvaartmaatschappijen. Op de tweede plaats bleek Dixon Speas bij uitstek te beschikken over know-how op het gebied van luchtruimtestructuur en verkeersleiding, een gebied waarop de discussie rond de luchthaven Zuid-

Limburg zich lijkt toe te spitsen. Zo heeft dit bureau o.m. studies uitgevoerd over het luchtruim boven België en het op een na drukste vliegveld ter wereld in Atlanta, Georgia.

Na de publikatie van het *Structuurschema burgerluchtvaartterreinen* heeft er een uitgebreide discussie plaatsgevonden tussen de Amerikaanse consultant, betaald door de provincie Limburg, en de RLD. Zoals verwacht, heeft dit niet geleid tot overeenstemming. De meest in het oog springende controversen worden hieronder aangehaald, waarna zal worden getracht tot een praktische eindconclusie te komen. Ter adstructie nog het volgende: het *Structuurschema burgerluchtvaartterreinen* is grotendeels toegespitst op Schiphol. Van de 383 bladzijden hebben er nog geen 10 betrekking op Zuid-Limburg. Het rapport van Dixon Speas over dit vliegveld telt 300 bladzijden. Er is dus sprake van verschillende accenten.

Marktvooruitzichten

De RLD heeft een prognose opgesteld voor het jaar 2000, ervan uitgaande dat de huidige startbaan van 2.500 meter wordt gehandhaafd. Dixon Speas prognosticeert voor 1990 en 2000, uitgaande van dezelfde veronderstelling, maar bovendien als alternatief uitgangspunt, een additionele 3.500-meterbaan en beperkte openstelling 's nachts (zie tabel 1) 1).

De verschillen zijn zeer groot. Wanneer we ons beperken tot een vergelijking van de prognoses voor de lange termijn (het jaar 2000), dan valt de discrepantie op tussen de verwachting van 85.000 ton vracht volgens het *Structuurschema* en van 50.000 ton vracht volgens Dixon Speas. De RLD heeft toegelicht dat de prognose is gebaseerd op een geschat aantal vluchten met „wide-body“-vliegtuigen (b.v. DC-10). Kennelijk rekent men, ondanks de korte baan, vast op deze grote eenheden. Daarvan getuigt het aantal vliegtuigbewegingen dat, ondanks veel grotere hoeveelheden vracht en passagiers, verrassend laag is (8.000) ten op-

* De auteur is verbonden aan de NV Industriebank LIOF te Maasricht. Voordien was hij enige jaren werkzaam bij Fokker VFW International te Schiphol-Oost.

1) Momenteel is het vliegveld gesloten van 11.00-6.00 uur uit hoofde van een besluit van de Raad van Bestuur daterend van 1969.

zichte van de prognose van Dixon Speas (14.000). Maar daarover later meer.

Tabel 1. Vergelijking van de prognose Dixon Speas met de prognose uit het Structuurschema burgerluchtvaartterreinen inzake de luchthaven Zuid-Limburg

	Huidige situatie	Prognose Dixon Speas				Prognose Structuurschema
		voor het jaar 1990		voor het jaar 2000		
		ongewijzigd beleid	nieuwe baan	ongewijzigd beleid	nieuwe baan	
Vracht (in tonnen) ..	20.000	33.000	95.000	50.000	260.000	85.000
Passagiers	99.000	159.000	159.000	175.000	175.000	250.000
Vliegtuigbewegingen a)	5.500	12.000	15.000	14.000	21.000	8.000
Arbeidsplaatsen	700	(±)850	1.500	850	2.500	3.000

a) Een start of een landing onder „Instrument Flight Rules”, ofwel IFR-condities.

Dixon Speas gaat ervan uit dat vanaf de tweede helft van de jaren tachtig de „wide-body”-vliegtuigen in toenemende mate de gecharterde vracht zullen vervoeren. Ze hebben het grootste laadvermogen en kunnen dus relatief het meest economisch vliegen. Symptomatisch in dit verband zijn recente bestellingen van typische chartermaatschappijen als Flying Tigers, Cargolux en Martinair. Het gaat hier om vliegtuigen die alleen vracht vervoeren. Door hun hoge startgewicht hebben deze „wide-body freighters” een lange baan nodig om non-stop intercontinentaal te vliegen.

Vliegveld Zuid-Limburg opereert op deze „all-cargo”-markt. De vracht wordt aangevoerd van verschillende afzenders, wordt vervolgens op het vliegveld geconsolideerd tot een vliegtuigladings en met een gecharterd vliegtuig vervoerd. Na aankomst van een vliegtuig wordt de vracht met het wegvervoer bij de verschillende geadresseerden bezorgd. Schiphol b.v. is veel minder op dit typische marktsegment gericht; het overgrote deel van de vracht wordt per lijndienst (passagiers- of combivliegtuig) vervoerd. Het gaat hier om echte luchtvracht, waarbij de tijd veel belangrijker is. Voor Vliegveld Zuid-Limburg is derhalve in de nabije toekomst het kunnen ontvangen van „wide-bodies” van levensbelang. Anders dan de RLD, komt Dixon Speas tot de conclusie dat de recente groei van het vrachtverkeer zal afvlakken en ten slotte tot stilstand zal komen, indien er geen baan komt van 3.500 meter. Meer dan ca. 50.000 ton vracht in het jaar 2000 zal er volgens de Amerikaanse onderzoekers in dat geval niet inzitten.

Ook op het gebied van passagiersvervoer is het *Structuurschema* optimistischer dan Dixon Speas: 250.000 per jaar in 2000 tegenover 175.000. Uitgaande van de vervoersprognose op lange termijn 2), komt men in het *Structuurschema* tot een aantal verkeersverdelingsalternatieven. Bij alternatief 1 (Schiphol optimaal benutten) zou Zuid-Limburg 250.000 passagiers te verwerken krijgen in 2000. Bij alternatief 2 (Regionale luchthavens stimuleren), zou dit zelfs 560.000 worden.

Zoals bekend wordt in het *Structuurschema* door middel van een multi-criteria-analyse ten slotte gekozen voor alternatief 1. Deze keuze is door dr. D. Riemens in *ESB* van 19 maart jl. reeds onder de loep genomen. De z.g. centrale passagiersprognose voorspelt 40 mln. passagierbewegingen in geheel Nederland in het jaar 2000. Hierbij is rekening gehouden met een groot aantal variabelen zoals tarieven, inkomens, prijselasticiteit e.d. Door middel van een verdelingsmodel komt men ten slotte tot de genoemde cijfers voor vliegveld Zuid-Limburg. Bij een getal van 560.000 passagierbewegingen, moeten wij ons wel voorstellen dat een gedeelte van het verkeer van en naar Schiphol dwingend naar Zuid-Limburg zal worden gedirigeerd. De krachten die op de markt werkzaam zijn, zouden een dergelijke stroom immers nooit op gang kunnen brengen. Daarvoor is de bevolkingsconcentratie te gering en zijn op korte afstand te veel concurrerende vliegvelden (Brussel, Düsseldorf). Voor dit

dirigisme is evenwel niet gekozen. Onder alternatief 1 resteert dan een RLD-prognose van 250.000 tegenover een prognose van 175.000 volgens Dixon Speas. Waarom zijn de Amerikanen zoveel pessimistischer?

Op de eerste plaats omdat zij iets hebben vastgesteld wat in de regio al jaren bekend is, nl. dat het dienstenpakket van de NLM op vliegveld Zuid-Limburg van een bedroevend laag niveau is. Zowel op het gebied van prijs, aangeboden vluchten, reistijd en aankomst- en vertrektijden scoort de NLM laag. Na jaren constant te zijn geweest daalt de passagiersstroom op deze lijndiensten gestaag sinds 1976. De zuigkracht die Brussel en Düsseldorf in Zuid-Nederland uitoefenen is dan ook niet gering. Teneinde dit enigszins op te vangen beveelt Dixon Speas, naast de NLM, de oprichting van een lokale z.g. „third level carrier” aan, die met goedkopere vliegtuigen een aantal Europese bestemmingen direct kan gaan bedienen. Op deze manier zou een toeneming tot ca. 110.000 passagierbewegingen in 2000 te bewerkstelligen zijn. De overige 65.000 zouden door chartervluchten kunnen worden gegenereerd, een marktsegment waarvan niet veel groei meer te verwachten is.

Terug naar het vrachtverkeer, waarvan vliegveld Zuid-Limburg het in de komende decennia moet hebben. Zowel Dixon Speas als de RLD vermelden een nieuwe startbaan. De RLD doet dit op uiterst voorzichtige wijze („de reservering voor aanleg van een nieuwe baan” 3) en knoopt daar geen toekomstvisie aan vast. De Amerikanen zijn veel duidelijker in hun aanbevelingen en conclusies. Deze zijn als volgt samen te vatten:

- de baan dient 3.500 meter lang te zijn (voor non-stop intercontinentale vluchten met „wide-body”-vliegtuigen);
- teneinde zo min mogelijk geluidsoverlast te creëren, is de richting van de baan nauwkeurig weergegeven. Een geluidsanalyse is uitgevoerd;
- er dient tevens een goed geoutilleerd vrachtgebouw te worden gebouwd;
- de nachtsluiting dient selectief te worden opgeheven;
- aan een herbezinning op het gebied van de bestuursstructuur van het vliegveld alsmede van de marketingfunctie dient een hoge prioriteit gegeven te worden (betere slagvaardigheid).

Ervan uitgaande dat de nieuwe startbaan er inderdaad komt en de genoemde adviezen worden uitgevoerd, heeft Dixon Speas een tweede prognose gemaakt voor de toekomst van het vrachtverkeer. Hierbij is de te verwachten ontwikkeling van de intercontinentale gecharterde vracht binnen het marktgebied waar vliegveld Zuid-Limburg opereert (Nordrhein-Westfalen, Nederland, België) de sterkste bepalende factor.

De RLD heeft daarentegen gesteld geen kans te zien een verantwoorde prognose op te stellen, indien wordt uitgegaan van een goed geoutilleerd vliegveld. Men is onder meer van mening dat het hier gaat om een nog niet volwassen ontwikkelingsproces en dat er te weinig basisjaren beschikbaar zijn om een verantwoorde prognose te maken. Uit dien hoofde worden de eindcijfers van Dixon Speas door de RLD dan ook niet aangevochten, wel heeft men kritiek op de gevolgde methode.

In het kort komt deze methode hierop neer, dat het intercontinentale vrachtverkeer binnen het genoemde marktgebied een ontwikkeling heeft laten zien, waarop de Amerikanen onderstaande prognose van de groei van dit verkeer hebben gebaseerd:

1968-1977	12% per jaar
1977-1985	11% per jaar
1985-2000	9% per jaar

2) Zie *Structuurschema burgerluchtvaartterreinen*, hoofdstuk IV.2.
3) *Structuurschema burgerluchtvaartterreinen*, blz. 270-271.

Uitgaande van een zwakke concurrentiepositie op dit moment zal vliegveld Zuid-Limburg door middel van investeringen en een doelmatige marketing een steeds groter stuk van deze groei voor zich moeten opeisen. Het marktaandeel kan op die manier toenemen van ca. 7% in 1978 tot ca. 17% in het jaar 2000; waarlijk een krachttoer, maar een realiseerbare krachttoer, beoordeelt Dixon Speas.

Over de prognosemethodiek moge dan een „technisch” verschil van inzicht bestaan, het werkelijke verschil zit veel dieper. Dat toont aan dat een overheidsinstantie als de RLD nauwelijks bereid is een dergelijke problematiek creatief te benaderen. De Amerikaanse onderzoekers hebben de overtuiging dat Zuid-Limburg een aantal voordelen heeft, die met succes tegen de concurrentie kunnen worden uitgespeeld, waaronder de gunstige ligging ten opzichte van de Bondsrepubliek Duitsland, de specialisatie als vrachtvliegveld (afhandelen) en het liberale Nederlandse regime ten

aanzien van de z.g. „split-charters”. Het zijn deze omstandigheden, geënt op de te verwachten autonome ontwikkeling van het vrachtverkeer, waarmee Dixon Speas zijn prognose van ca. 250.000 ton in het jaar 2000 rechtvaardigt.

Het is vervolgens een kleine stap een idee te krijgen van de werkgelegenheid die dit met zich zal brengen. Momenteel gaat het om een kleine 700 arbeidsplaatsen, zowel direct als indirect. Rekening houdend met een stijging van de produktiviteit, is de werkgelegenheid in 2000 minimaal te becijferen op ca. 2.500 arbeidsplaatsen. Gelukkig voor Zuid-Limburg is de behandeling van luchtvracht een van de arbeidsintensievere bedrijfstakken.

Luchtruimtestructuur

De omvang van het luchtruim en de capaciteit om op

veilige wijze verkeersaders alsmede stijgende en dalende vliegtuigen te kunnen herbergen, is van groot belang voor de ontwikkeling van een vliegveld. Hiermee wordt het begrip veiligheid geïntroduceerd. Onder meer wordt dat begrip bepaald door wettelijke normen, maar ook door snel evoluerende technische voorzieningen. Het is een keiharde stelling van de RLD gebleken dat, wat er ook met het vliegveld Zuid-Limburg moge gebeuren, de capaciteit van het luchtruim ter plaatse in het jaar 2000 nimmer meer kan bedragen dan 10.000 vliegtuigbewegingen per jaar.

In sprekender termen vertaald betekent deze grens maximaal één start of landing per 67 minuten in 1979 (met nachtsluiting 23.00-6.00 uur) uitgroeïend naar één start of landing per 53 minuten in 2000 zonder nachtsluiting, ofwel één per 37 minuten in de vergelijkbare situatie met nachtsluiting. Het is duidelijk dat Zuid-Limburg, met een aantal militaire bases in de nabijheid, een ingewikkelder luchtruimstructuur heeft dan b.v. Schiphol of Heathrow. Toch willen wij de lezer de vergelijkende gemiddelde cijfers van het aantal vliegbewegingen, op enkele andere luchthavens in 1977, niet onthouden:

Schiphol	20	vliegtuigbewegingen per uur
Frankfurt	23	" " "
Heathrow	28	" " "
Denver	34	" " "
Atlanta	54	" " "

Wanneer er gesproken wordt over één vliegtuig per uur op Zuid-Limburg in 1979, wellicht te verhogen tot twee per uur over twintig jaar, dan krijgen veel betrokkenen terecht de indruk dat de RLD op geen enkele wijze rekening wenst te houden met de ontwikkeling van de techniek. Te meer daar op dit moment wordt gebouwd aan een nieuwe verkeers-toren, die van ultramoderne radarapparatuur zal zijn voorzien. Ten tweede male verwijzen wij in dit verband naar het artikel van Dr. D. Riemens in *ESB* van 19 maart jl., waarin de auteur eveneens verwijst naar de starheid 4) van de RLD op het gebied van verkeersleiding. Daarbij toont hij aan dat men de uiterst conservatieve prognoses inzake de capaciteit van Schiphol verscheidene malen heeft moeten bijstellen.

Op zoek naar de redenen voor de limiet van 10.000 vliegtuigbewegingen hebben de opdrachtgevers van het Dixon Speas-onderzoek slechts zeer onbevredigende antwoorden gekregen. Inmiddels staat vast dat de limiet niet is gebaseerd op een kwantitatieve technische analyse. Over de werkelijke achtergrond kan men slechts gissen. Dixon Speas zelf is van mening, dat de geprognosticeerde 21.000 vliegtuigbewegingen in het jaar 2000 binnen het Zuidlimburgse luchtruim veilig kunnen worden afgehandeld. Het gaat in dit geval om gemiddeld één start of landing per 25 minuten, ofwel minder dan drie vliegtuigen per uur. Op de rand van de derde industriële revolutie, met „micro-wave“-landingssystemen in het verschiet, is dit voorwaar geen vermetele prognose te noemen.

Investerings

Welke bedragen zijn er de komende twintig jaar gemeoid met het realiseren van het „air cargo center“, zoals Dixon Speas de optie met de nieuwe startbaan heeft gedoopt? Eveneens dient een prognose van de te verwachten exploitatieresultaten te worden ontwikkeld, hoe moeilijk het ook is om kosten en opbrengsten op een dergelijk lange termijn te voorzien.

Grosso modo spitsen de investeringen zich toe op drie elementen: de baan, het luchtvrachtgebouw en de infrastructuurle voorzieningen. Daarenboven zijn nog een tweetal pos-ten te voorzien die niet direct voor rekening van de lucht-haven zullen komen, nl. de verbetering van de toegangswegen en de isolatie van woningen die last ondervinden van vliegtuiglawaai. Met betrekking tot dit laatste is het

wachten op een landelijke regeling, wat in verband met de moeilijke situatie rond Schiphol nog wel enige tijd zal duren. Uitgaande van de veronderstelling dat de aanleg van de nieuwe baan rond 1985 zal zijn gerealiseerd, zijn de investeringen als volgt samen te vatten:

Fase I (1980-1985):	
— nieuwe startbaan 3500 m	f. 62 mln.
Fase II (1985-1990):	
— vrachtcomplex, platform	f. 80 mln.
— passagiersgebouw	f. 33 mln.
— reconstructie bestaande baan	f. 15 mln.
	f. 128 mln.
Fase III (1990-2000):	
— uitbreiding vrachtcomplex en platform:	f. 140 mln.
Totaal	f. 330 mln.

Ingeval besloten wordt deze optie niet uit te voeren, is de komende vijf jaar eveneens een bedrag van ca. f.67 mln. vereist om het vliegveld Zuid-Limburg in stand te houden. Dit kan worden gesplitst in f. 18 mln. voor de reconstructie bestaande baan, f. 33 mln. voor een nieuw passagiersgebouw, en f. 16 mln. voor een bescheidener vrachtgebouw.

Ten aanzien van de exploitatieprognose kan gesteld worden dat rond 1994 het „break-even“-punt bereikbaar is. De investeringen zijn fors en zullen zeker in de aanvangsfase een behoorlijke leegloop laten zien in relatie tot de ontwerp-capaciteit. Dit geldt met name voor de nieuwe baan, die in feite een voorziening is in de sfeer van het openbare nuts-bedrijf en die eerst rendement zal afwerpen, indien ook aan andere voorwaarden (vrachtfaciliteiten, management) wordt voldaan. Naar schatting zal het kostenverloop het volgende beeld laten zien: 1979: f. 7 mln., 1985: f. 21 mln., 1990: f. 33 mln., 1995: f. 42 mln.

Naast landingsgelden en overige opbrengsten (huren, pachten, verkoop belastingvrije artikelen), bestaan de opbrengsten van de luchthaven Zuid-Limburg voor een steeds groter deel uit afhandelingsgelden. In tegenstelling tot bijvoorbeeld Brussel en Schiphol wordt op dit vliegveld de afhandeling van de toestellen in eigen beheer uitgevoerd, hetgeen de laatste jaren met toenemend succes geschiedt. Met name bij „split-charters“ is de consolidatie en het z.g. „breakbulken“ van de ladingen een kritische factor, die door de verlader en de vervoerder nauwlettend in het oog worden gehouden. Het afhandelen in eigen beheer blijkt een goede formule te zijn om greep te houden op de kwaliteit van de aangeboden dienstverlening.

De omzetprognose van Dixon Speas correspondeert met een opbrengstenstroom, welke a.v. becijferd is: 1985: f. 16 mln., 1990: f. 26 mln., 1995: f. 44 mln. Van 1980 tot 1990 zal het cumulatieve verlies naar schatting f. 35 à 40 mln. bedragen. Na 1990 kunnen er betere tijden aanbreken; het grootste deel van de investeringen is dan gedaan, waarmee in een groeiende markt goede condities geschapen zijn voor een toenemende omzet. Gezien de hoge rentelasten zal uiteraard ook veel afhangen van de financieringswijze: aandelenkapitaal, vreemd vermogen dan wel subsidies.

Milieu

Wanneer het banenstelsel van vliegveld Zuid-Limburg blijft zoals het is, zal de discussie over eventuele aantasting van het milieu zich hoogstens toespitsen tot het vaststellen van de z.g. indicatieve zones, zoals weergegeven in het *Structuurschema*. Komt er een nieuwe startbaan, dan zal er uiteraard sprake zijn van nieuwe overlast, zeker wanneer de klok rond vliegtuigen zullen starten en landen.

Nederland heeft een, weliswaar van het buitenland af-

4) Zie *ESB*, 19 maart 1980, blz. 334, tabel 1.

wijkende, genormeerde berekeningsmethode ontwikkeld voor het weergeven van de geluidsbelasting rond vliegvelden. De methode betreft de berekening van de z.g. kosteneenheden, waarin verdisconteerd de piekbelasting in decibels dB(A) per type, het aantal vluchten, alsmede een strafactor voor vluchten gedurende de avond, nacht en ochtend. Aangezien zowel Dixon Speas als de RLD zich van deze techniek hebben bediend, kan daarover geen misverstand bestaan. Derhalve kan het milieu-aspect in het bestek van dit artikel kort worden besproken.

Opgemerkt zij dat het *Structuurschema* melding maakt van een nieuwe baan voor Zuid-Limburg, uitsluitend uit milieuoverwegingen 5). Bij Dixon Speas daarentegen staan marktoverwegingen voorop, waarna met de uitgevoerde geluidsanalyse wordt aangetoond dat de situatie in de huidige „overlast-gemeenten” Beek en Meerssen zich nauwelijks zal wijzigen. Nieuwe overlast zal optreden in de gemeenten Nuth en Schimmert, naar het zich laat aanzien echter in beperkte mate. De recente stijgingen van de brandstofprijzen laten een versnelde uitstoot zien van lawaaimakers als de DC-8 en Boeing 707, die ten opzichte van de moderne typen veel brandstof verbruiken. Indien deze ontwikkeling doorzet, zal het afwegingsproces rond de nieuwe baan er niet lastiger op worden.

Hollen of stilstaan?

Het is geenszins overdreven de discrepantie tussen de beide besproken toekomstvisies voor de luchthaven Zuid-Limburg te typeren als een wereld van verschil. Zowel op het gebied van de markt voor vracht en passagiers, als op het punt van de capaciteit van het luchtruim lopen de opvattingen nogal uiteen. Daarnaast zijn er een aantal zaken waarin Dixon Speas zich verdiept heeft en die in het *Structuurschema burgerluchtvaartterreinen* niet of nauwelijks worden behandeld, zoals de commerciële prognose uitgaande van een nieuwe 3.500-meterbaan, de mogelijke geluidsbelasting van deze optie, alsmede een situeringsschets en investeringsplan.

Derhalve dient de conclusie zich te concentreren op dat ene punt waarover men het eens is en waarmee overigens best te leven valt: de aanleg van een nieuwe baan. In essentie komt Dixon Speas tot de slotsom dat de markt groeit en deze alleen maar bereikbaar is voor luchthavens die de moderne grote vliegtuigen kunnen ontvangen. In het *Structuurschema* spelen voornamelijk geluidstechnische redenen een rol, zonder echter voorbij te gaan aan mogelijke economische voordelen voor de regio.

Op grond van de nu voorliggende expertise zou het alleszins de moeite waard zijn tot aanleg te besluiten; dat is de enige manier om uit te vinden of de Amerikaanse prognoses juist zijn. In het geval de status quo gehandhaafd blijft, zijn immers investeringen van vrijwel gelijke omvang nodig voor reconstructie en nieuwbouw.

Het is uiteraard wel nodig duidelijkheid te verkrijgen inzake de capaciteit van het luchtruim. Een nieuwe lange baan zal nimmer kunnen renderen bij een maximum van 10.000 vliegtuigbewegingen per jaar in het jaar 2000. Gelukkig liggen de betrokken stellingen op dit punt niet geheel vast en kunnen we enig vertrouwen hebben in de technische vooruitgang op het gebied van verkeersleiding.

J. M. Hardy

5) Zie *Structuurschema*, blz. 270.