

VERHAAL VAN DE WEEK

Is verhuizing van Schiphol naar zee dan toch meer dan een droom van een enthousiaste ingenieur? Alle voors en tegens, buitenlandse voorbeelden én historische plannen.



Landing op zee



Robbert de Witt

Graphics Jelrik Atema

Het is als de mythe van de *Vliegende Hollander*, het spookschip dat plots verschijnt op volle zee, om net zo snel weer te verdwijnen. Zo is het ook met het mega-plan om Schiphol te verplaatsen naar de Noordzee, op een opgespoten eiland voor de kust, zegt Gijs van den Boomen (55) van advies- en ontwerpbureau KuiperCompagnons. Dat plan duikt al vijftig jaar eens in de zoveel jaren op – om vervolgens ook in het niets op te lossen. Maar deze keer lijkt het anders.

‘Het zal veel overtuigingskracht kosten, maar ik voel in elk geval de kans op een momentum,’ zegt Kamerlid Jan Paternotte (35). De D66’er probeert al twee jaar de geesten rijp te maken voor dit hercules-project. En met succes. Want hoewel minister van Infrastructuur en Waterstaat Cora van Nieuwenhuizen (VVD) steeds laat weten weinig in het plan te zien – ‘te duur, te onzeker’ – komt er mogelijk toch een diepgravend onderzoek naar de kosten en baten van een nieuwe nationale luchthaven voor de kust.

Schiphol-op-Zee zou een einde moeten maken aan de groeiende problemen rond de nationale luchthaven. Problemen die inmiddels zó groot zijn dat vrijwel alle betrokkenen menen dat het zo niet langer kan. Schiphol loopt vast, de

stedelijke gebieden rond de luchthaven lopen vast, Nederland loopt vast.

Schiphol, in het hart van de toch al zeer verstedelijkte Randstad, groeide de afgelopen twintig jaar veel sneller dan andere grote Europese luchthavens. Het aantal passagiers groeide van 40 miljoen per jaar in het jaar 2000, naar ruim 70 miljoen vorig jaar. En van 430.000 vluchten in 2000 naar 500.000. Alleen Heathrow (Londen) is drukker.

En de groei is er nog lang niet uit. Het aantal 'vliegbewegingen' per jaar is in 2008 weliswaar beperkt tot maximaal 500.000 om de omwonenden te ontzien, de verwachting is dat het wereldwijde vliegverkeer zich tot 2030 zal verdubbelen. Dat is al over elf jaar. Denk alleen al aan de miljoenen toeristen die Nederland willen bezoeken.

Schiphol en luchtvaartmaatschappij KLM willen blijven groeien, ondanks het plafond uit 2008. Maar hoe? Want meer vluchten betekent ook meer overlast voor de omwonenden. Hun verzet groeit. De berekeningen lopen uiteen, maar in de directe omgeving zijn er honderd- tot

tweehonderdduizend mensen die zeggen 'ernstige hinder' te hebben van het vliegverkeer. In de ruimere omgeving gaat het zelfs om één miljoen mensen. En die weten steeds vaker de weg naar de rechter te vinden om de groei van Schiphol en het luchtverkeer af te remmen.

'We proberen nu midden in de stad – namelijk de Randstad – de luchthaven te laten groeien én de stad te laten groeien. Dwaas,' zegt Matt Poelmans (75), bewonersvertegenwoordiger in de Omgevingsraad Schiphol. 'Twee jaar geleden be-

'Het is toch niet voor niets dat alle andere grote luchthavens ooit wél zijn verplaatst?'

stond Schiphol honderd jaar en een van zijn wapenfeiten was dat het zo ongeveer de enige grote internationale luchthaven is die nog op dezelfde plek ligt. Maar het is toch niet voor niets dat al die andere grote luchthavens wél zijn verplaatst?'

In het restaurant van een chic en druk hotel op Schiphol, terwijl om hem heen stewardessen zich naar de juiste terminal haasten, zet Poelmans uiteen waarom hij vóór verplaatsing is. 'Als je vanuit kwaliteit van leefomgeving kijkt, dan ben je nu op de verkeerde weg. En dan lijkt er maar één oplossing te zijn: krimpen. Maar je kunt ook denken: we brengen de luchthaven naar een andere plek.'

Want het wordt nog nijpender als je weet dat de bevolking óók blijft groeien, met zo'n honderdduizend per jaar. Velen zullen naar verwachting, gelokt door de economische beloftes, liefst in de Randstad wonen. Maar vanwege milieu-eisen en restricties rond het vliegverkeer knappen veel gemeenten uit hun jasje.

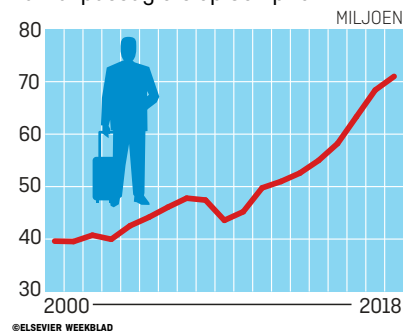
Het bedrijfsleven, bij monde van werkgeversorganisatie VNO-NCW, is voor verplaatsing. De betrokken provincies zien het zitten, randgemeenten uiteraard ook. De meeste omwonenden verenigd in de Omgevingsraad zijn ook voor. En, niet onbelangrijk: ook Schiphol zelf schaaft zich achter het plan, voorzichtig.

'Dat het er in het verleden niet van is gekomen, is geen reden om deze optie niet serieus te bekijken,' zei Schiphol-topman Dick Benschop bij de presentatie van de jaarcijfers afgelopen februari.

Er wordt al bijna vijftig jaar gedroomd

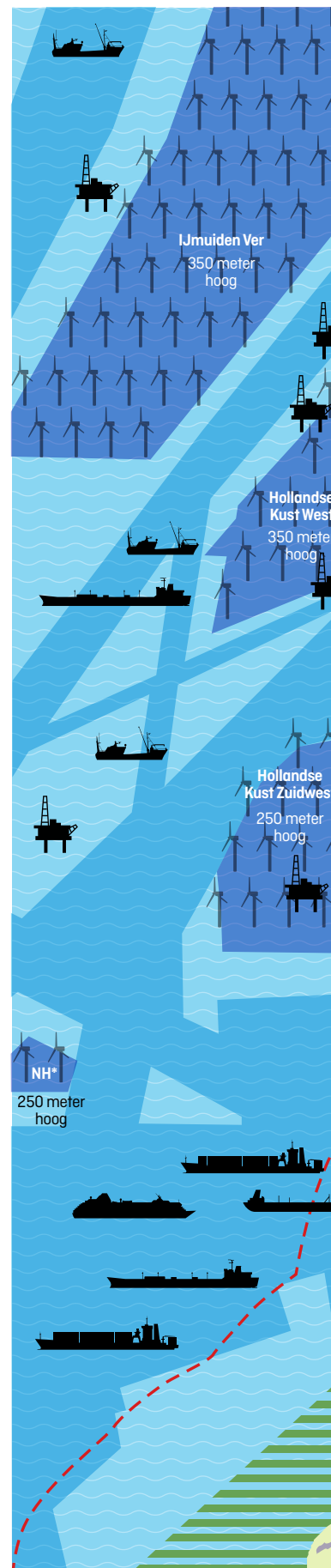
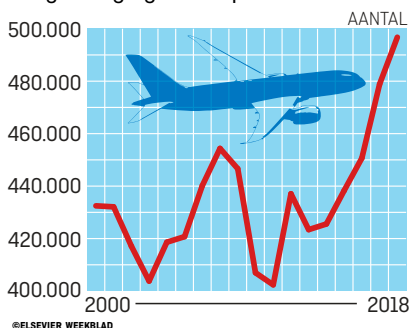
De lucht in

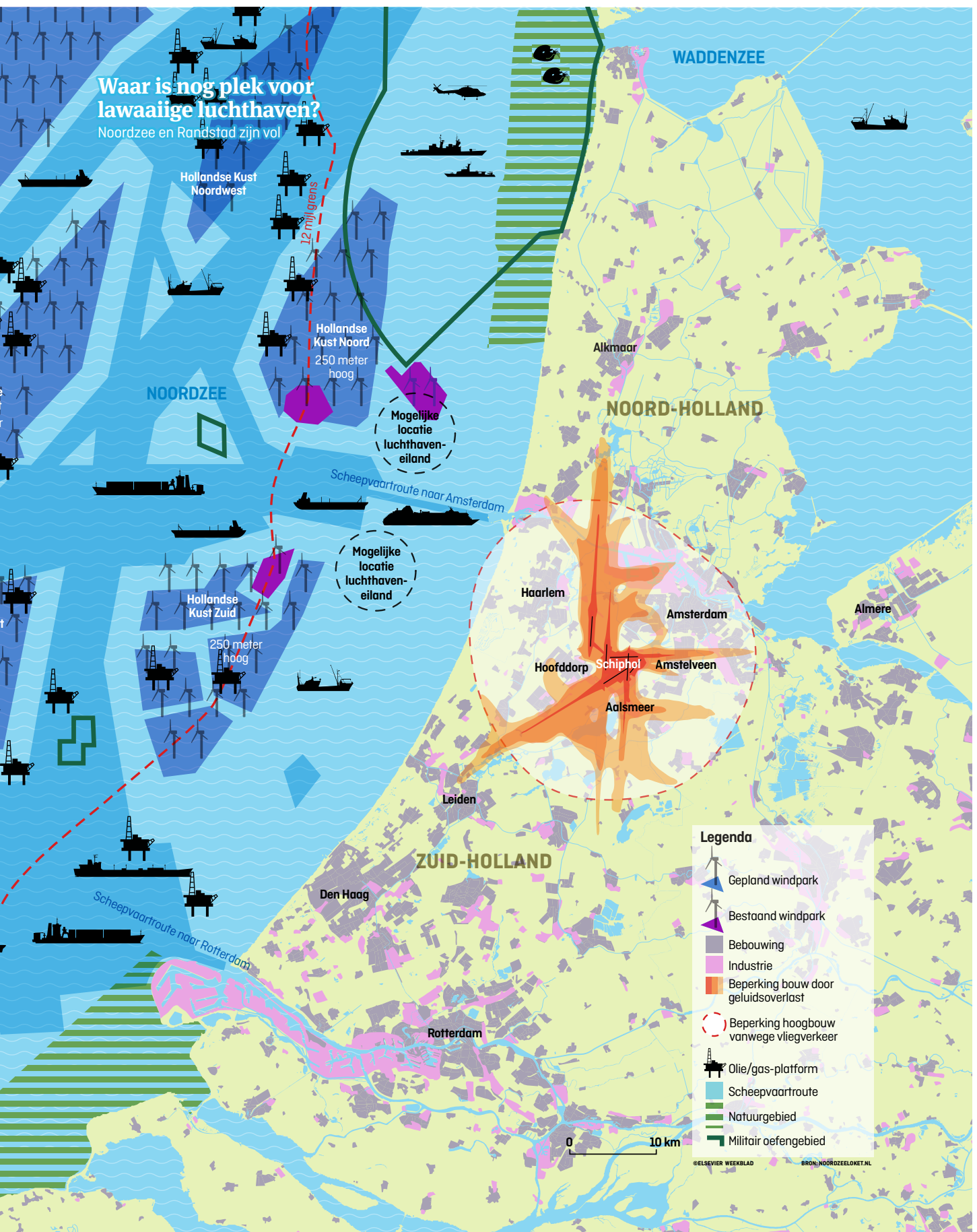
Aantal passagiers op Schiphol



Tegen het plafond

Vliegbewegingen Schiphol





van een luchthaven op zee. Concrete plannen doken op in 1972, 1998, 2008 en dit jaar opnieuw. Het aanleggen van een grote luchthaven in het water is in het buitenland al vaker gedaan, soms met hulp van Nederlandse bedrijven. Voor de kust van Hongkong en bij de Japanse stad Osaka bijvoorbeeld.

De Noordzee is niet zo heel diep, dus opspuiten van land is technisch prima te doen, zeggen experts. Op een nieuw eiland, enkele kilometers vanaf de kust, kunnen dan start- en landingsbanen worden aangelegd om de ergste geluidsoverlast uit de Randstad weg te halen. Het gaat vooral om de gierende en brullende motoren tijdens het landen en opstijgen – en in iets mindere mate om de fijnstof en de geur van kerosine die je tot in Amsterdam kunt ruiken.

Het gesuis en gebrom van vliegtuigen hoger in de lucht, dat blijft. En, geven ook voorstanders toe, een deel van de overlast zal slechts worden verplaatst. Omdat de windrichting op de Noordzee meestal noordwest is, zullen de banen vermoedelijk ook in die richting worden aangelegd. Dat betekent – afhankelijk van de uiteindelijke locatie – dat moge-

‘Er wordt nu gedaan alsof niks doen niks kost. Maar dat is natuurlijk niet waar’

lijk inwoners van Bergen of Castricum meer gaan horen. Maar daar wonen minder mensen dan rond Schiphol.

In- en uitchecken kan in het ‘oude’ Schiphol blijven gebeuren. Die gebouwen en de omringende infrastructuur helemaal slopen, is kapitaalvernietiging. En deze activiteiten geven geen overlast. De pieren met de gates kunnen wel worden afgebroken, want passagiers en personeel worden, in een van de plannen die circuleren, via twee tunnels naar het eiland gebracht. Een snelle metro of trein, onder de Haarlemmermeer en onder de duinen, komt kilometers buiten de kust weer omhoog. Een derde tunnel kan vrachtgoederen vervoeren.

Het is hoe dan ook een goed moment om een besluit te nemen over de toekomst van Schiphol. Minister Van Nieuwenhuizen werkt aan een toekomstvisie op de luchtvaart in Nederland, voor de komende dertig jaar. De minister liet zelf

steeds weten niets te zien in verhuizing. Net als de Kamerfractie van de VVD zou zij vrezen dat er niet meer in de huidige locatie wordt geïnvesteerd tot de oplevering van het

luchthaveneiland, wat naar verwachting nog zo maar twintig jaar kan duren.

Maar pleitbezorgers putten hoop uit toezeggingen van de minister tijdens een Kamerdebat half oktober. In haar luchtvaartnota zullen de voorwaarden worden opgenomen waaraan een onderzoek naar verplaatsing moet voldoen. Voorstanders hopen dat met een onderzoek naar de voor- en nadelen van het megaproject eindelijk een definitief en afgewogen besluit kan worden genomen.

Het grootste bezwaar ligt voor de hand: het wordt duur. Volgens de zogeheten quickscan – een verkennend onderzoek naar de mogelijkheden en een overzicht van eerdere plannen dat is uitgevoerd door stedenbouwkundig bureau PosadMaxwan – kan het 33 tot 46 miljard euro kosten. Emile Revier (40) van PosadMaxwan meent dat dit alleen te betalen is met forse overheidsinvesteringen. ‘De luchtvaartsector zelf heeft zulke

Van Flyland tot Ijvlakte: vijftig jaar dromen

Al vanaf eind jaren zestig wordt nagedacht over de aanleg van een tweede nationale luchthaven, of een verplaatsing van Schiphol. Bijvoorbeeld naar nieuw land in het Markermeer, Flevoland, West-Brabant of de Markerwaard. In 1972 kiest een onderzoekscommissie voor de Markerwaard of Dinteloord in West-Brabant. Twee jaar later hebben die locaties ook de voorkeur van de Rijksplanologische Commissie. Ook een ‘super-luchthaven’ op een nog aan te leggen Tweede Maasvlakte wordt geopperd. Maar door een recessie in de jaren tachtig verdwijnt de noodzaak.

Als het vliegverkeer in de jaren negentig weer sterk toeneemt (en de overlast ook) komen onder meer de TU Delft, PvdA-Kamerlid

Rob van Gijzel en baggeraar Boskalis met plannen voor een luchthaveneiland. In 1999 oordeelt premier Wim Kok (PvdA) dat verplaatsing naar zee moet worden onderzocht. Van 2001 tot 2003 buigen ingenieurs, waterbouwkundigen, beleidsmakers en adviesbureaus zich over de haalbaarheid van Schiphol op zee, onder de naam ‘Flyland’. Maar staatssecretaris Melanie Schultz (VVD) beëindigt het onderzoek, omdat de groei van het luchtverkeer afvlakt en de verwachting is dat dit zo blijft. Experts betreuren dat daardoor nooit duidelijk werd wat verhuizing kan opleveren.

In 2008 presenteren ingenieursbureau Royal HaskoningDHV en baggeraar Van Oord een plan in opdracht van het Rijk om de

Nooit uitgevoerd:
plan uit
1999
van Rem
Koolhaas



DWA

kust te versterken. Onderdeel daarvan is een luchthaven in de Noordzee, North Sea International Airport. Het leidt tot niets.

In januari 2018 presenteren zestig bewonersgroepen het plan ‘Ijvlakte’ om Schiphol ‘stapsgevijs’ te verplaatsen naar zee. Eerst met één of twee landings-

banen, als een dependance van Schiphol. Steeds meer vluchten kunnen dan worden verplaatst naar een kunstmatig eiland in de Noordzee. Dat kan voor de kust bij Wijk aan Zee, zodat ook de Amsterdamse haven daar kan worden uitgebreid. Minister Cora van Nieuwenhuizen ziet er niets in.

gelden niet. Met hogere landingsrechten verlies je je concurrentiekracht.'

Hier en daar wordt al begerig gekeken naar de tientallen Rijksmiljarden die van CDA-minister van Financiën Wopke Hoekstra mogen worden geleend voor eenmalige investeringen die de economie op lange termijn sterker moeten maken. Schiphol-op-Zee is hiervoor geknipt, zou je zeggen. Maar het potje zou wel meteen leeg zijn. En deze miljarden kunnen dan wel dankzij de lage rente heel goedkoop worden geleend, het astronomische bedrag moet uiteindelijk toch worden terugbetaald, zegt Revier.

Als het al bij dat bedrag blijft. Want de overheid heeft geen goede reputatie als het gaat om effectief begroten en zuinig uitgeven. Betuwelijk, Noord/Zuidlijn, hsl: telkens bleken de kosten van zulke complexe infrastructuurprojecten vele malen hoger dan vooraf werd gezegd.

Dat is zo, erkent Poelmans van de Omgevingsraad Schiphol. 'In de politiek is het zo dat iets moet worden verkocht en dan zeg je maar dat het niet zoveel kost. Maar je kunt natuurlijk beter zeggen: het kost heel veel, maar dan krijg je ook wat.'

Als je een eerlijke afweging wilt maken van de voors en tegens, dan moet je namelijk niet alleen naar deze astronomische kosten kijken. 'Er wordt nu gedaan alsof niks doen niks kost. Maar dat is natuurlijk niet waar,' zegt Poelmans. 'Als Schiphol op deze plek blijft, zijn er kosten voor de gezondheid van de omwonenden en maatregelen om die schadelijke effecten te beperken. En kosten van het niet kunnen uitbreiden van steden en dorpen. En dalende huizenprijzen vanwege geluidsoverlast.'

Emeritus hoogleraar Guus Berkhout (79) houdt zich al meer dan twintig jaar bezig met oplossingen voor de geluidsoverlast rond Schiphol en pleit ook voor verhuizing. 'De minister blijft haar mantra maar herhalen: meer vluchten, met minder lawaai. Maar dat kan alleen in de rekenmodellen van haar ambtenaren. Op een gegeven moment moet je niet meer kijken voor hoeveel procent van het bruto nationaal product Schiphol verantwoordelijk is, maar ook naar het welzijn van de ruim één miljoen mensen rondom Schiphol.' Berkhout vergelijkt een verhuizing met de positieve gevolgen van de ondertunneling van de A2 in Maastricht. 'Je kunt je niet voorstellen hoe ongeloof-

In het buitenland lukte het wel

Kansai, Japan

Geopend: in 1994, bouw duurde zeven jaar
Kosten: 14 miljard euro
Aantal start- en landingsbanen: 2
Aantal reizigers: 28 miljoen in 2018
Bereikbaar: via een brug van bijna 4 kilometer naar het vasteland
Bijzonderheden: eerste luchthaven op een kunstmatig eiland. Bleef in 1995 onbeschadigd tijdens de aardbeving van Kobe 20 kilometer verderop, maar overstromde in 2018 toen een zware tyfoon overtrok.



ANP

Hongkong, China

Geopend: in 1998, bouw duurde zeven jaar
Kosten: 18 miljard euro
Bereikbaarheid: via twee bruggen en een tunnel, of met een veerboot
Aantal start- en landingsbanen: 2
Aantal reizigers: 74,7 miljoen in 2018
Bijzonderheden: grootste vrachtluchthaven ter wereld. Bij de aanleg waren de Nederlandse baggerbedrijven Boskalis en Van Oord betrokken.



The Asahi Shimbun/Getty Images

Chubu, Japan

Geopend: in 2005, bouw duurde vijf jaar
Kosten: 5,7 miljard euro
Bereikbaarheid: trein, bus en auto gaan via een brug. Ook is er een hogesnelheidsferry.
Aantal start- en landingsbanen: 1
Aantal reizigers: 12,1 miljoen in 2018
Bijzonderheden: de aanleg pakte bijna 1 miljard euro goedkoper uit dan was begroot.



Dalian Jinhwan, China

Geopend: nog in aanbouw, begon in 2011
Bereikbaarheid: opgespoten weg verbindt de luchthaven met vasteland
Kosten: 3,9 miljard euro, maar kampt met forse kostenoverschrijdingen
Aantal start- en landingsbanen: 4
Aantal reizigers: krijgt een capaciteit van 70 miljoen passagiers per jaar
Bijzonderheden: moet de grootste luchthaven in zee ter wereld worden. Zou in 2018 openen, een nieuwe opleverdatum is onbekend.



Architecture Visualization

Den Haag: wie is voor en wie is tegen?

D66

Voor. Is initiator van nieuw onderzoek. Schiphol-op-Zee verkleint fijnstofuitstoot en lawaaioverlast voor omwonenden en stimuleert huizenbouw.

FVD

Steunt het plan. Op zee kan Schiphol groeien en mondiale hubfunctie uitbouwen. 'Inspirerend nationaal project.'

50PLUS

Kamerfractie is voor, leden ook. 'Nu Schiphol tegen zijn grenzen aanloopt en

lenen goedkoop is, is er een kans om de Randstad leefbaarder te maken.'

CDA

Twijfelt. CDA sluit luchthaven op zee niet definitief uit, maar heeft vragen over meerwaarde en mogelijke verdubbeling van de groei. Schaart zich wel achter nieuw onderzoek, mits belanghebbenden willen bijdragen aan de kosten.

PvdA

Neutraal. Wijst enerzijds op het grote belang van Schiphol voor de econo-

mie, maar wil tegelijk dat Schiphol meer doet aan een stillere en schonere luchtvaart.

SGP

Twijfelt. Staat achter nieuw onderzoek maar fractie is 'niet laaiend enthousiast'. Project is mooi, maar er zijn volgens SGP veel financiële en praktische bezwaren.

VVD

Is tegen, want uit eerder onderzoek zou blijken dat het niet haalbaar is. 'Schiphol in zee in 2040

lost niets op aan problemen van nu.' VVD-fractie is voor duurzame groei op huidige locatie.

ChristenUnie

Is 'kritisch': de Noordzee is overvol, een luchthaven daar zou slecht nieuws zijn voor vissers en natuur. De partij 'verwacht meer van innovatie om overlast en uitstoot terug te dringen'.

GroenLinks

Tegen. Verhuizing is geen oplossing voor vervuiling en klimaatschade door vliegverkeer. Overlast zal

zich slechts verplaatsen. Wil treinen in plaats van kortereafstandsvluchten.

PVV

Wil Schiphol alle ruimte geven voor groei op huidige locatie, wegens het economisch belang van de luchthaven.

SP

Is tegen verhuizing naar zee. Groei van Schiphol heeft zijn grens bereikt, SP wil betere alternatieven voor vliegverkeer en meer maatregelen tegen overlast.



VOOR **Rob Jetten**
(D66)



VOOR **Thierry Baudet**
(FVD)



TIJFEL **Gert-Jan Segers**
(CU)



TEGEN **Jesse Klaver**
(GroenLinks)



TEGEN **Klaas Dijkhoff**
(VVD)

lijk groot het voordeel is geweest voor de mensen die daar wonen, en hoeveel dat die stad financieel heeft opgeleverd. Alleen maar zaken die niet waren opgenomen in het kostenplaatje. Ook bij Schiphol zorgt verplaatsen voor baten die nu niet worden meegeteld.'

Bovendien levert verplaatsen ook geld op. Ongetwijfeld zullen baggeraars en bouwbedrijven likkebaardend uitkijken naar zo'n megaklus. Kamerlid Paternotte: 'De kansen voor de BV Nederland zijn groot. Het geld dat je gaat uitgeven, gaat wel naar Hollandse banen.'

In voorgaande plannen is verder nooit serieus gekeken naar nieuwe mogelijkheden voor de propvolle Randstad als daar geen half miljoen vliegtuigen per jaar meer landen en opstijgen.

In zijn kantoor in Rotterdam, in de voormalige Van Nellefabriek, wijst Gijs van den Boomen (55) van KuiperCompagnons op grote kaarten van de Randstad aan de wand waarop 'Schiphol Zee' is gete-

kend. Op een eiland dat middels een tunnel is verbonden met 'Schiphol Stad'. Want als er straks geen bouwrestricties meer zijn, is er daar plek voor zeker 200.000 huizen, zegt Van den Boomen. Verkoop en ontwikkeling van de dure grond midden in de Randstad kunnen zomaar 13 tot 17 miljard opleveren, berekende KuiperCompagnons in samenwerking met vastgoedadviesbureau Fakton. Bestaande huizen zullen fors in waarde stijgen, wat extra WOZ-inkomsten voor de overheid oplevert. En het Amsterdamse Bos, straks veel prettiger doordat er geen vliegtuigoverlast meer is, kan twee keer zo groot worden.

'Eenderde tot de helft van de kosten voor een luchthaven op zee, kun je genereren door stedelijke ontwikkeling op de plaats waar nu de luchthaven is,' zegt

Van den Boomen enthousiast. 'Maar eigenlijk moet je niet zo plat praten, over geld. Je moet kijken naar het grotere effect. Een hogere levenskwaliteit voor de omwonenden, 200.000 extra woningen, meer stedelijke activiteit, ruimte voor nieuwe infrastructuur.'

Visionaire plannen van ontwerpers en ingenieurs zijn natuurlijk altijd aantrekkelijk. Maar het zal nog een hele kluit worden om, naast de hoge kosten, ook andere bezwaren weg te nemen. Tegenstanders zien bijvoorbeeld het luchtverkeer het liefst helemaal verdwijnen, want de CO₂-uitstoot is op een eiland net zo groot als op het vasteland. Anderzijds zullen veel reizigers uitwijken naar luchthavens in het buitenland als vliegtuigen in Nederland aan de ketting gaan, dus wat schiet je daarmee op?

Bovendien, zegt Poelmans, kan het vliegverkeer best krimpen, ook al verhuis je de luchthaven naar zee. Door bijvoorbeeld minder goedkope vakantievluchten toe te staan. Of door de overstapfunc-

'Het geld dat je gaat uitgeven, gaat wel naar Hollandse banen'

Schiphol nu. Onder: *artist's impression* van KuiperCompagnons en Fakton van hoe het zelfde gebied zich als stad kan ontwikkelen

tie van Schiphol in te perken. 'Die mensen leveren dubbele overlast op, want ze landen én stijgen weer op, zonder dat je er iets aan verdient.'

Weerstand is er ook bij KLM, die hoge kosten vreest wegens het zoute zeewater. Toestellen moeten vaker worden gereinigd om corrosie tegen te gaan, staan daarom langer aan de grond en dat kost geld. Dromerij dus, zei KLM-directeur Pieter Elbers. KLM, zegt een woordvoerder, wil eerst oplossingen voor de knelpunten nu. Daarna kan er best onderzoek worden gedaan naar een langetermijnoplossing zoals verhuizing naar zee.

Nog een bezwaar is ruimtegebrek op de Noordzee. Visserij, olie- en gaswinning, natuurgebieden, internationale scheepvaartroutes naar de havens van Rotterdam en Amsterdam én al die windparken die er moeten komen om de klimaatdoelstellingen te halen: vanaf het strand gezien oogt de zee leeg, maar de Noordzee is al lang verkaveld. Het afbre-

ken en elders weer opbouwen van het geplande windpark Hollandse Kust Zuid, dat zou wel eens miljarden extra kunnen kosten, zo is de vrees.

Uiteraard dreigt verzet bij milieuorganisaties. Stichting de Noordzee is alvast

'Het gaat altijd over hoe moeilijk het is. Maar wat win je als je het wél doet?'

tegen. 'Een vliegveld op zee zal de balans tussen natuur en menselijk gebruik verder verstoren,' schrijft de stichting.

Er valt verder verzet te verwachten van burgers die geen tunnel onder hun huis willen. Of kustbewoners die geen vliegtuigparade aan hun horizon willen. Allemaal kennen ze de weg naar de rechter. Emile Revier van PosadMaxwan is om die reden sceptisch. 'Sinds de jaren tachtig is het praktisch onmogelijk om voldoende draagvlak te vinden voor zulke grote projecten.'

EW ECONOMIE-LEZING DOOR PIETER ELBERS (KLM)

Hoe ziet de hoogste baas van KLM de ontwikkelingen in de luchtvaart? Hoe denkt hij dat KLM duurzamer kan vliegen? Op dinsdagavond 12 november geeft CEO KLM Pieter Elbers zijn visie in de tweede EW Economie-lezing in De Rode Hoed te Amsterdam. Er zijn nog kaarten beschikbaar.

Prijs, speciaal voor abonnees: € 17,50. Na afloop krijgt u de boekuitgave van de lezing. Ga naar www.elsevierweekblad.nl/economielezing.

De voorstanders erkennen dat er nogal wat hobbels te nemen zijn. Maar dat kan toch geen reden zijn om op te houden met nadenken over de toekomstige inrichting van Nederland? Over een mogelijke oplossing van het groeiende probleem Schiphol?

Paternotte: 'Ik zou het treurig vinden als we vroeger wel Deltawerken en de Afsluitdijk

konden aanleggen, maar dat nu niet meer kunnen wegens bezwaarschriften.'

Van den Boomen: 'Het gaat altijd over hoe moeilijk het is, hoe hard de wind waait, hoe zout de zee is, hoe lang wordt die tunnel en hoe hoog wordt die brug. Maar wat is er als maatschappij te winnen als je het wél doet?'

Veel pleitbezorgers ergeren zich aan het gebrek aan visie van de Rijksoverheid. Erik Faber (50) van vastgoedadviesbureau Fakton bijvoorbeeld: 'Er is lange tijd een zekere langetermijnaversie geweest. Maar je ziet wat daarvan komt.' Het moet niet alleen gaan om meer of minder vliegtuigen, het gaat ook om wat we willen met de Randstad, met Nederland in de komende vijftig jaar.

Faber en andere voorstanders van de Schiphol-op-Zee-oplossing benadrukken dat het plan best onhaalbaar kan blijken. Als het echt veel te duur wordt, kunnen de plannen definitief in de archiefmap 'mooi, maar onhaalbaar'. Maar laat het ten minste eens een keer echt goed onderzoeken.