

# Evenwicht tussen stad en Schiphol is nu al mogelijk

*Schiphol*

*Schiphol houdt een gebied van meer dan duizend vierkante kilometer in gijzeling, zien Theo Baart en Tijs van den Boomen . Wat zou het sluiten van één of twee banen stad en natuur opleveren?*

Het klonk als een omwenteling toen minister Harbers twee jaar geleden de krimp van Schiphol aankondigde om de luchthaven alsnog te laten voldoen aan de wettelijke normen, maar het ontaardde al snel in een loopgravenoorlog. Luchtvaartmaatschappij KLM, omwonenden, lokale bestuurders, natuurbeschermers, touroperators, klimaatactivisten en zelfs het Amerikaanse ministerie van Transport, ze hakken massaal op elkaar in. Tussenstand: de luchthaven moet krimpen van de rechter, de luchthaven mag niet krimpen van de Europese Commissie. Het laatste relletje: recent bleek dat er komende zomer ondanks harde toezeggingen toch dwars over Amstelveen en Amsterdam zal worden gevlogen, omdat de Zwanenburgbaan drie maanden dichtgaat voor onderhoud.

De discussie draait altijd om aantallen vliegbewegingen, handhavingspunten en berekeningen van aantallen ernstig gehinderden, maar wat dat voor de ruimte ónder het luchtruim betekent speelt geen rol. Zo'n technocratische aanpak leidt op zijn best tot het hanteren van de kaasschaaf: geen veertien vliegtuigen meer die over een buurt vliegen, maar nog slechts twaalf. En niet meer om kwart over zes 's ochtends starten, maar pas om kwart voor zeven.

Bewoners zullen dan misschien wat minder boos worden, maar boos zijn ze nog altijd. En de ruimtelijke ontwikkeling van Groot-Amsterdam, grofweg het gebied van Zandvoort tot Almere, blijft op slot zitten, want Schiphol houdt dan nog steeds een gebied van meer dan duizend vierkante kilometer in gijzeling.

Vijf jaar geleden, dus lang voor het krimpbesluit, begonnen we een ruimtelijk onderzoek naar het vervallen kassengebied rond de Aalsmeerse veiling. Niet Schiphol was de aanleiding, maar de vraag waarom nieuwe woningen in Groot-Amsterdam steeds op de verkeerde plek terechtkomen. Want terwijl de werkgelegenheid aan de zuid- en zuidwestkant blijft groeien, staat het leeuwendeel van woningen gepland aan de noordwestkant – Haven-Stad, Amsterdam-Noord, Zaanstad – en aan de zuidoostkant – Bijlmer, IJburg, Almere.

In planologenjargon: de Amsterdamse metropoolregio is polycentrisch als het gaat om wonen en monocentrisch qua werkgelegenheid. In gewone mensentaal: Groot-Amsterdam is kreupel en dat wordt alleen maar erger.

We ontdekten al snel dat de veiling in Aalsmeer niet zozeer belang hecht aan Schiphol vanwege de aan- en afvoer van bloemen – die komen vooral per vrachtwagen – maar omdat de geluidshinder ervoor zorgt dat er niet in hun achtertuin

kan worden gebouwd en er dus niemand klaagt over het vrachtwagenlandschap dat in het kielzog van de bloemenhandel is ontstaan.

Nieuwsgierig breidden we ons onderzoek uit: wat voor effecten heeft Schiphol eigenlijk nog meer op zijn omgeving? We stapten op de fiets en onderzochten, startbaan voor startbaan, het gebied buiten de hekken. Wat zou het effect van sluiting van elk van de banen afzonderlijk zijn?

Maar eerst vroegen we het gerenommeerde luchtvaartadviesbureau To70 naar het effect op de geluidshinder. Daar wilde het bureau wel kaarten van maken, met de kanttekening dat die geen rekening houden met eventuele extra herrie op andere banen als die een deel van de vluchten zouden overnemen.

En kon het wel, een baan sluiten? Het antwoord was ja: bij 350.000 vliegbewegingen per jaar kan er één baan af, mogelijk zelfs twee.

Momenteel geldt er voor Schiphol een maximum van 500.000 vliegbewegingen per jaar. Een krimp van 30 procent is fors – maar nu ook weer niet terug naar de middeleeuwen van de luchtvaart: tot 1997 zat Schiphol er nog onder. Zelfs de hubfunctie – Schiphol dient als draaischijf – komt niet wezenlijk in gevaar. Volgens SEO Economisch Onderzoek zal het aantal bestemmingen slechts met 8 procent dalen. In Europa is Düsseldorf de enige voor Nederland economisch belangrijke bestemming die zou vervallen – maar die ligt slechts op twee uur en twaalf minuten sporen van Amsterdam.

Het perspectief dat sluiting biedt, blijkt van baan tot baan sterk te verschillen. Neem de Polderbaan, die pas in 2003 is aangelegd en die het verst van de terminals ligt. Als je Schiphol het mes op de keel zou zetten, dan zou de Polderbaan eraan gaan – de luchthaven [liet PricewaterhouseCoopers er zelfs al onderzoek naar doen](#). Maar de ruimtelijke winst blijkt beperkt. Oké, de ruimte van de Polderbaan zelf valt vrij, zo'n 2.600 hectare, maar belangrijker is dat de woningbouwrestricties ten noorden van Amsterdam wegvallen – er komt daar immers een stuk minder geluidsoverlast – en dat is niet alleen gunstig. Projectontwikkelaars hebben daar nu al grondposities ingenomen, maar woningbouw op die plekken zou de disbalans van Groot-Amsterdam alleen maar versterken en de eeuwenoude polders aantasten. In ruimtelijke zin is Schiphol soms ook een zegen.

De Zwanenburgbaan dan maar? Sluiting zou een grote opluchting zijn voor het gelijknamige dorp en voor grote delen van Amsterdam Nieuw-West, maar ruimtelijk biedt deze baan evenmin veel perspectief: daarmee wordt vooral het Westelijk Havengebied vrijgespeeld. De komende decennia is de ruimte daar hard nodig voor de energietransitie. Steenkool zal bijvoorbeeld worden vervangen door waterstof en dat vergt door het ontploffingsgevaar alleen maar ruimere risicocontouren. Van de havens een gemengd woonwerkgebied maken: vergeet het maar.

Over de Kaagbaan, bleek al vrij snel, kunnen we kort zijn: het is de enige baan die naar het zuidwesten gericht is, de overheersende windrichting in Nederland, en daarmee is ze de ruggengraat van Schiphol. Dat wil niet zeggen dat er, ook zonder sluiting, geen ruimtelijke winst te behalen valt: hier ligt bijvoorbeeld een gebied waar

tomatenkwekers uit het Westland zich mogen vestigen. Nogal bizar bij de ruimtenood waarmee Groot-Amsterdam kampt.

Sluiting van de Buitenveldertbaan, die in absolute aantallen de meeste ernstig gehinderden veroorzaakt, staat hoog op het prioriteitenlijstje van de gemeente Amsterdam, vooral omdat deze baan de bouwhoogte van de Zuidas beknot en de bouw van de Amstelveense wijk Kronenburg blokkeert. Volgens een interne Amsterdamse schatting scheelt dat 7.500 woningen.

En zo kwamen we terug bij de Aalsmeerbaan. De winst blijkt niet zozeer direct onder de baan zelf te liggen, zoals we bij de start van ons onderzoek dachten, maar verderop, namelijk onder de Kaagbaan.

Sluiting van de Aalsmeerbaan, waar de toename van de geluidsoverlast de afgelopen twee decennia overigens het grootst was, betekent dat een van de uitvliegroutes van de Kaagbaan, de Spijkerboorroute, overbodig wordt. Niet meer tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep door vliegen, maakt in één klap het woningbouwplan voor Meerstad weer actueel, dat Schiphol twintig jaar geleden met succes blokkeerde. Hier is ruimte voor minstens 50.000 woningen, de infrastructurele ontsluiting ligt al klaar. Onder de Aalsmeerbaan zelf is trouwens ook nog eens ruimte voor een kleine 20.000 woningen.

Sluiting van de Aalsmeerbaan zou Groot-Amsterdam dus bevrijden uit de greep van Schiphol en een evenwichtige groei van de metropool mogelijk maken.

Uiteraard realiseren we ons dat sluiting van een baan een brisant idee is, dat niet van vandaag op morgen wordt uitgevoerd. Tijdens ons onderzoek keken we dan ook nadrukkelijk niet alleen naar de lange termijn, maar ook naar wat nú al wenselijk en mogelijk is. Deze zogenoemde *no-regret*-maatregelen omvatten een verbod op nieuwe tomatenkassen, bruggetjes over de Ringvaart, een internationaal treinstation en herriebestendige stedenbouw. Eén maatregel willen we er hier uitlichten: de versterking van de Westeinderscheg, die vanuit Amsterdam via Amstelveen naar Aalsmeer loopt.

De scheggen zijn een uiterst succesvolle stedenbouwkundige ingreep die teruggaat tot de jaren dertig: groene zones die vanuit de stad uitwaaiëren naar buiten en elke inwoner binnen tien minuten fietsen in het groen brengt. Amsterdam telt er acht, de Westeinderscheg is waarschijnlijk de onbekendste. Het begin kennen de meeste mensen nog wel, dat is het Amsterdamse Bos, maar de smalle, acht kilometer lange veenstrook die daarna komt, de Bovenlanden, is een goed bewaard geheim.

Dit met slootjes doorsneden cultuurlandschap, waar vroeger seringen werden gekweekt, ligt ingeklemd tussen Schiphol-Oost en het voormalige kassengebied. Het is een paradijs voor wie er woont of een bootje heeft, maar ontoegankelijk voor alle anderen. De provincie wil de Westeinderscheg beter toegankelijk maken, maar voorlopig bestaan de plannen vooral op papier.

Wat ligt er meer voor de hand dan Schiphol mee te laten betalen aan de ontwikkeling van deze scheg en Schiphol-Oost daarin mee te nemen? Als de luchthaven het leefmilieu ergens in de regio zwaar belast, dan is het wel in dit gebied. Het

Omgevingsfonds Schiphol, dat jaarlijks 10 miljoen euro moet gaan verdelen, zou een eerste aanzet kunnen geven, maar voor een grondige aanpak is meer nodig.

Nu zijn we geen voorstander van sponsornamen in de openbare ruimte, maar in dit geval zou een forse financiële injectie de naam Schipholscheg kunnen rechtvaardigen: die naam zou in één klap duidelijk maken waar de scheg ligt, en tegelijk een evenwichtiger relatie tussen stad en luchthaven symboliseren.

**Theo Baart en Tijs van den Boomen** zijn auteurs van het boek *Leven onder het luchtruim*, dat dit weekend verschijnt.