



Next economy



GEPLAATST DOOR:
JAAP MODDER
OWNER BRAINVILLE, CHAIR COUNCIL ON TALL BUILDINGS, BOARDMEMBER
DELTAMETROPOLIS

MA 18 DEC



MEER RUIMTE VOOR DE STAD

Jaap Modder (Brainville) – Schaduwminister Groot Stedenbeleid

Een debat met de Amsterdamse politiek in Pakhuis de Zwijger over de toekomst van Schiphol. Amsterdam is voor 20% eigenaar van de luchthaven. Reden om even op te letten.

Hopelijk blijft dit debat niet beperkt tot een discussie over wel of niet verplaatsen van de luchthaven. Pleidooien om Schiphol te verhuizen komen met de regelmaat van de klok langs: naar de Noordzee, naar het Markermeer of naar Flevoland. Weg van de stad, het vliegtuiglawaai buiten de deur, meer ruimte voor de de stad.

SNEL OVERTUIGD

Het klinkt goed. Maar is het reëel? Een "airport city" zo groot als Leiden met een geïnvesteerd kapitaal van vele miljarden euro's, afbreken en elders weer opbouwen? Hoe verdient je dat ooit terug? En wat betekent dit voor de economie van stad en regio?

Toch is het niet zo raar dat ze steeds weer opduiken, die verhalen over verhuizing. Het idee van verplaatsing komt voort uit de beperkingen voor bebouwing in de "geluidscorridors" waar aankomende en vertrekkende vliegtuigen gebruik van maken. Wie de kaartbeelden daarvan ziet is snel overtuigd: veel ruimte die de stad nu niet kan gebruiken voor bebouwing. Het heeft dus zin te onderzoeken of de nu door vliegtuiglawaai ingenomen zones kunnen worden vrij gemaakt voor stedelijke uitbreidingen.

Eén ding is duidelijk, met verplaatsing gooien we echter in ieder geval het kind met het badwater weg.

Niet alleen het economische "powerhouse" naast de deur maar ook de nabijheid en snelle bereikbaarheid van Schiphol voor de steden in de Randstad. Het neemt intussen allemaal niet weg dat Schiphol ruimte inneemt die de Amsterdamse regio op dit moment graag zou gebruiken voor stedelijke uitbreidingen. Vraag is of we meer ruimte voor de stad kunnen vrijspelen met behoud van het "huwelijk" tussen Amsterdam en Schiphol. We hebben in ieder geval de technologische vooruitgang mee. Maar er is meer nodig.

We hebben in ieder geval de technologische vooruitgang mee. Maar er is meer nodig.

STILLERE VLIEGTUIGEN

In de komende twintig jaar tijd zullen vliegtuigen stiller worden. Kijk naar de nieuwe generatie vliegtuigen, de Dreamliner en de Triple 7. De afspraak met Schiphol is dat men na 2020 de "geluidswinst" van de nieuwe generatie vliegtuigen voor 50% mag gebruiken voor verdere groei. De andere 50% is "winst" voor de omgeving. Dat gaat zeker leiden tot een afnemend geluidsruimtebeslag: minder vliegtuiglawaai, kleinere corridors en daarmee meer ruimte voor andere functies. Met andere woorden, bouw mogelijkheden op plekken van verdwenen vliegtuiglawaai.

VLIEGCORRIDORS

Een radicale verbetering zou bestaan uit een ander banenstelsel. Dat zou niet alleen de veiligheid ten goede komen maar ook ruimte kunnen opleveren. De politiek zou Schiphol kunnen "aanbieden" een nieuwe baan, met een relatief geringe extra geluidbelasting, aan te leggen. Maar wèl met de verplichting om een andere baan, met veel ruimtelijke beperkingen, te sluiten. Schiphol heeft zes banen. Elders hebben veel grotere luchthavens vaak maar twee banen. Schiphol kan zich die luxe niet veroorloven (meer windhinder) maar het is de moeite waard om een andere configuratie van de banen te onderzoeken. De opgave is: optimaliseer het banenstelsel met als uitgangspunt meer ruimte voor de stad. En mogelijk ook met een baan minder. Recent onderzoek leert dat de hoeveelheid banen op Schiphol ook een veiligheidsrisico oplevert (meer bijna ongelukken dan elders).

Schiphol heeft zes banen. Elders hebben veel grotere luchthavens vaak maar twee banen.

Tenslotte. Schiphol zorgt er met de huidige vliegcorridors voor dat Amsterdam niet alles volbouwt, er blijft flink wat groene ruimte open. In het recente verleden groeide de stad ook op afstand (Gooi, Purmerend, Almere). Wat is daar eigenlijk op tegen? Vooral als je die kernen beter met de stad verbindt. Die opgave zou Amsterdam zich moeten aantrekken, betere regionale verbindingen. Dromen over verplaatsing van de luchthaven is best leuk maar het leidt niet tot oplossingen voor stad en regio.

Over 30 jaar is de "airport city" Schiphol onderdeel van een grootstedelijk gebied met als hoekpunten Amsterdam, Leiden en Utrecht. Hoogste tijd om nu alvast wat meer ruimte voor de stad vrij te gaan maken.

DEEL:



ANONIEM REAGEREN KAN NIET.
LOG DAAROM EERST IN. OF REGISTREER.

REGISTREREN

of

LOG IN

0 REACTIES

MEEST RECENTE BIJDRAGEN

BLOG: OVER DE GRENS #1: GRENZELOOS RUIMTE MAKEN
do 2 sep
door Wij Maken Nederland

BLOG: OVER DE GRENS #2: GRENZELOZE MOBILITEIT
do 2 sep
door Wij Maken Nederland

BLOG: OVER DE GRENS #3: GRENZELOOS LANDSCHAP
do 2 sep
door Wij Maken Nederland

DEMOCRATIE & ENERGIE #3: BURGERINITIATIEVEN
wo 1 sep
door Wij Maken Nederland

DEMOCRATIE & ENERGIE #2: WINDMOLENS
wo 1 sep
door Wij Maken Nederland

