

Ruimte gereserveerd voor toekomstige groei Schiphol

Economisch belang van luchthaven vindt eindelijk planologische erkenning



De luchthaven Schiphol met enkele van de bedrijven die in de nabije omgeving zijn gevestigd. Het directe ruimtegebruik van Schiphol zal voorlopig nauwelijks toenemen, maar voor een evenwichtige groei van de luchthaven moet in de omgeving wél ruimte worden gereserveerd voor woningbouw, bedrijfsterreinen en infrastructuur.

Foto: NV Luchthaven Schiphol

De laatste jaren is men onder invloed van een aantal baanbrekende studies steeds meer tot het inzicht gekomen dat Schiphol één van de belangrijkste pijlers van onze nationale economie is. Het wordt daarom wel het Rotterdam van de lucht genoemd.

De successtory mag bekend worden verondersteld: in de loop der jaren ontwikkelden zich naast de primaire functie van luchthaven - de overslagfunctie - steeds meer afgeleide functies, variërend van dienstverlening tot opslag en allerlei vormen van industrie. De gegroeide betekenis van Schiphol komt ook tot uitdrukking in het provinciale beleid, waarin meer ruimte voor de verdere expansie van Schiphol is gecreëerd. Andere ruimtegebruikers in de omgeving lijken hierdoor bij voorbaat gedoemd te zijn tot verliezers.

J.W. VEENHOF EN D. BUITENDIJK

Volgens het eindrapport van de commissie van der Zwan, enkele maanden geleden gepubliceerd, kan Schiphol zich verder ontwikkelen als kristallisatiepunt voor bedrijfsvestigingen en zo bijdragen aan opwaardering van de Nederlandse economische structuur. Voorwaarde hierbij is wel dat aan een aantal ruimtelijke condities wordt voldaan. De voorgenomen uitvoering van de plannen met betrekking tot woningbouw, infrastructuur, bedrijfsterreinen en andere ruimtelijke reserveringen die verband houden met de te verwachten groei en uitbouw van Schiphol, maakt duidelijk dat de ontwik-

keling van de luchthaven absolute prioriteit heeft.

Opmerkelijk

Dit is opmerkelijk omdat de eensgezindheid die nu door alle betrokkenen ten toon wordt gespreid, in het verleden nogal eens ontbrak. Met name de Provinciale Staten van Noord-Holland lieten vaak kritische geluiden horen bij alle groeiplannen die met betrekking tot Schiphol verschenen. Getuige het laatst verschenen streekplan (april 1986) lijkt de provincie nu echter ook 'om' te zijn.

Van een *directe* ruimtelijke belangtengstelling tussen de luchthaven Schiphol

zelf enerzijds en andere 'concurrerende' ruimtegebruikers (met name landbouw en woningbouw) anderzijds is zelden sprake. Het luchthavenareaal beslaat 'slechts' 17,5 km² en vooralsnog bestaan er geen concrete plannen om dit areaal uit te breiden. Voorlopig is het de bedoeling dat het huidige stationsgebouw, met de nodige aanpassingen, de te verwachten groei opvangt. Wel suggereert het rapport van de commissie van der Zwan om alvast ruimtelijke reserveringen te maken in bestemmingsplannen van provincie en gemeente om de eventuele bouw van een tweede stationsgebouw, aan de overzijde van de A4, in de toekomst planologisch niet onmogelijk te maken.

In dat geval zullen andere ruimtegebruikers het veld moeten ruimen, net zoals dat in het verleden het geval was bij de aanleg van het nieuwe Schiphol met het tangentiële banenpatroon. Een klassiek voorbeeld levert de verdwijning van het buurtschap 'de Rijk' in het begin van de jaren zestig. Door de aanleg van de nieuwe Kaagbaan (Hoofddorpbaan), als uitvloeisel van het uitbreidingsplan Schiphol, moest de in het baantracé gelegen woonkern verdwijnen. Bij dat soort directe ruimtelijke 'conflicten' is een eerlijke en evenwichtige belangenafwe-

ging onmogelijk. Het zal duidelijk zijn dat de enorme maatschappelijke relevantie van de luchthaven een dergelijke concurrentiestrijd al bij voorbaat beslechtte.

Problematischer wordt het wanneer we het enorme *indirecte* ruimtebeslag van Schiphol in economische termen proberen om te zetten.

Het indirecte ruimtebeslag manifesteert zich in de vorm van beperkingen qua bouwhoogte en aard van gebruik van gronden in de omgeving van de luchthaven. Naast de bouwhoogtebeperkingen en bescherming van luchtvaart hulpmiddelen (vormen van indirect ruimtebeslag die zeer gering van omvang zijn) zijn dat de geluidszones. Terwijl het luchthavenareaal ca. 17,5 km² beslaat, beperkt het de gebruiksmogelijkheden van een gebied van ongeveer 158 km² waarbinnen de geluidsbelasting de 35 Kosteneenheden (Ke) overschrijdt.¹⁾

De vermindering van de gebruikswaarde van de geluidsbelaste gronden is nauwelijks in economische termen uit te drukken. Wel is het reëel deze te *veronderstellen*; een vermindering van de geluidsbelasting betekent immers een verruiming van bijvoorbeeld de woningbouw mogelijkheden in de onmiddellijke nabijheid van Schiphol. Zo werd over de periode 1980-1995 de bouw van ongeveer 12.000 woningen voorzien, op gronden die nu nog binnen de 35 Ke geluidsbelastinglijn liggen. De bouw van deze woningen is mogelijk dankzij een aanzienlijke reductie van de geluidsemissie door de nieuwe generatie straalvliegtuigen (MD-80, Fokker 100, Airbus, B-757, B-767), die aan strenge geluidseisen moeten voldoen. Rond 1990 zullen de laatste 'lawaai-schoppers' (DC-8, DC-9, B-727, Trident) door nieuwe toestellen vervangen zijn, wat woningbouw mogelijk maakt op locaties die tot nu toe 'onbewoonbaar' zijn.

Verstedelijking

Een derde categorie ruimtegebruik van de luchthaven houdt nauw verband met de verstedelijking, die door Schiphol wordt veroorzaakt. Een evenwichtige groei van de luchthaven is alleen mogelijk wanneer aan een aantal omgevingscondities is voldaan. In navolging van het Structuurschema burgerluchtvaartterreinen kunnen de volgende verstedelijkingseffecten worden onderscheiden:

- de behoefte aan woongelegenheid voor werknemers op Schiphol en de daarop gerichte bedrijvigheid;
- de behoefte aan bedrijfsterreinen nabij de luchthaven;
- de behoefte aan verkeers- en vervoersinfrastructuur ter ontsluiting van de luchthaven;
- de gevolgen voor het visuele karakter van het landschap, en voor het gebruik van bufferzones en recreatiegebieden.

Verscheidende auteurs wijzen erop dat bij het vaststellen van de groeipotenties en de prognoses van Schiphol onvoldoende rekening wordt gehouden met de huisvesting van Schipholwerkers die als het ware met deze groei meekomen; dit terwijl de huisvestingsproblematiek in het zuiden van de provincie Noord-Holland nu al aanzienlijk is. Het streekplan Amsterdam-Noordzeekanaalgebied (april 1986) wijst erop dat uitbreiding van de woningvoorraad voor het

overgrote deel moet plaatsvinden in het reeds verstedelijkte gebied van de Meerlanden. Omdat Hoofddorp de groeikernstatus heeft zal tot 1996 het bouwtempo hoog blijven. Of dit bouwtempo voldoende is om, naast de regionale woningbehoefte van de Meerlanden, te voorzien in de woningbehoefte van de Schipholwerkers is nog maar de vraag. Dit komt omdat het aantal bouwlocaties beperkt is. De planologische bescherming van het Groene Hart en de indicatieve geluidszones zijn hier de oorzaak van. Zo ontstaat de paradox dat Schiphol enerzijds woningvraag creëert en anderzijds uitbreiding van het woningaanbod in de weg staat.

Infrastructuur

De infrastructuur krijgt - in tegenstelling tot het woningvraagstuk - over het algemeen veel meer aandacht. Met name de beperkte capaciteit van de A4 en de slechte bereikbaarheid van Schiphol-Oost baren de gebruikers en de 'N.V. Luchthaven Schiphol' zorgen. Na plaatselijke verbredingen van de A4 en de Schipholtunnel, wordt gewerkt aan oplossingen voor het klaverblad Badhoevedorp, de aanleg van de N22 (tussen de A44 en de A9) en de Ringvaart bij Schiphol-Oost. Verder wordt veel verwacht van de Schiphollijn, die nu via de westelijke ringspoorbaan een directe verbinding met Amsterdam CS heeft. Na 1990, als de zuidelijke ringspoorbaan gereed is, zullen ook de verbindingen met Utrecht verbeterd zijn. De koerswijziging ten gunste van Schiphol in het beleid van met name Provinciale Staten van Noord-Holland, komt het best tot uiting bij de bedrijfsterreinen. Tot voor kort werd door Provinciale Staten het standpunt gehuldigd dat niet-platform gebonden bedrijvigheid zoveel mogelijk buiten de stadsgewesten opgevangen diende te worden (Haarlem-Waarderpolder, Westelijk Havengebied van Amsterdam, Amsterdam-Amstel III). In het nieuwste streekplan wordt gesteld dat binnen de Schipholzone (begrensd door A4, Ringvaart en Hoofdvaart) een wervend economisch klimaat dient te ontstaan voor Schipholgevoelige bedrijven (waaronder buitenlandse bedrijven die zich in Nederland willen vestigen).

Dat komt goed uit, want de geplande bedrijfsterreinen Schiphol-Zuid en Schiphol-Noord zijn al gereserveerd, terwijl andere bedrijfsterreinen slechts voor bepaalde categorieën bedrijven zijn bestemd (Beukenhorst-Hoofddorp: kantoren). Het streekplan suggereert verschillende locaties: Lijnden (ca. 25 ha), Riekerpolder (15 ha), Nieuwe Meer (internationaal vrachtautocentrum, tussen Ringvaart en A9), Oude Meer (distributiesector, ca. 30 ha).

Er blijkt met name behoefte te zijn aan kwalitatieve bedrijfsterreinen, de zogenaamde 'vierde generatie' terreinen: extensieve parkachtige bedrijfsterreinen met een hoogwaardige inrichting en architectuur en veel opslag en entrepôt-ruimte.

Zoals we al constateerden is ook de provincie tenslotte overstag gegaan voor het economische belang van Schiphol en zij laat daardoor een groot deel van haar aanvankelijke bezwaren tegen een verdere groei van de luchthaven varen. Als voorwaarde stelt de provincie wel dat de verstedelijking van de Meerlanden zich beperkt tot het

noordoostelijk deel van de Haarlemmermeerpolder in het gebied Hoofddorp-Schiphol-Badhoevedorp en daarnaast in beperkte mate langs de S21 Hoofddorp-Aalsmeer-Uithoorn.

Open ruimte

Tot voor kort (in feite tot de verschijning van de Structuurschets stedelijke gebieden in 1983) werden alle op expansie gerichte activiteiten van Schiphol (inclusief woningbouw voor de Schipholwerkers) strijdig geacht met het restrictieve groeibeeld dat gold voor de centrale open ruimte, waartoe Schiphol gerekend werd. In de Structuurschets stedelijke gebieden van het Rijk wordt nu het noordelijk deel van de Haarlemmermeerpolder gerekend tot de invloedssfeer van het verstedelijkte gebied. De centrale open ruimte van de Randstad, het Groene Hart, wordt nu begrensd door de lijn Cruquius-Hoofddorp-Aalsmeer en loopt door in Amstelland en de Vechtstreek. Overigens betekent deze grenstelling bepaald niet dat ten noorden van deze lijn alles volgebouwd wordt. Open gebieden van formaat met voornamelijk agrarische bestemmingen, blijven ook hier gehandhaafd. De druk op het gebied ten zuiden en zuidoosten van de luchthaven moet zoveel mogelijk weerstaan en afgeleid worden, om te voorkomen dat ook dat gebied op de lange duur ten prooi valt aan de verstedelingsdrang die de groei van Schiphol met zich meebrengt.

Sinds de Structuurschets stedelijke gebieden uit 1983 is Schiphol dus niet langer een wezensvreemd onderdeel van het Groene Hart maar een onderdeel van de noordvleugel van de Randstad. Een jarenlange tegenstrijdigheid is daarmee met terugwerkende kracht rechtgetrokken.

Na jarenlang achter de ontwikkeling aan gelopen te hebben, doet de provincie (en in mindere mate rijksoverheid en de gemeente Haarlemmermeer) nu eindelijk pogingen om tot een sturend beleid ten aanzien van Schiphol te komen. Misschien wordt hiermee voorkomen dat over een tiental jaren helaas geconstateerd moet worden dat ook het zuidelijk deel van de Haarlemmermeer door de ongebreidelde groei van Schiphol dermate verstedelijkt is dat ook dat deel voortaan tot de Randsad en niet langer tot het Groene Hart gerekend moet worden. Voorlopig hebben de gebruikers van Schiphol en de daarmee samenhangende bedrijvigheid het tij mee. Andere ruimtegebruikers zullen moeten accepteren dat de luchthaven Schiphol een oneerlijke concurrent is; daarvoor is het economisch gewicht van de luchthaven te groot.

1) De geluidsbelasting wordt bepaald met behulp van een in 1967 vastgestelde statistische berekeningswijze en uitgedrukt in zogenaamde Kosteneenheden (Ke). In gebieden met meer dan 35 Ke mag in verband met de geluidsoverlast niet gebouwd worden.

Auteurs: J.W. Veenhof en D. Buitendijk
Titel: Schiphol als concurrerend ruimtegebruiker
Verkrijgbaar: Vakgroep Educatie, Rijksuniversiteit Utrecht.