

Leg een tweede locatie voor Schiphol aan bij Burgerveen

Gezien de in het verleden ervaren en huidige groeicijfers van het vliegverkeer op Schiphol, de middellange termijnverwachtingen ter zake van de IATA (zie website van deze organisatie) en de ook daarna te verwachten groeimpulsen door de voortgaande ontwikkeling van met name de Chinese en Indiase economie en de verdere Europese integratie is de kans groot dat op langere termijn de ruimtelijke en milieubehoefte van de agglomeratie Amsterdam als woon- en werkstad en van Schiphol als start- en landings-gebied voor vliegverkeer en werkplaats niet met elkaar te verenigen zijn, wat ook het soulaas moge zijn dat verdere technische ontwikkelingen en verbeterde benuttingsmogelijkheden van het luchtruim ook te bieden mogen hebben. Ook nu al is de geluidshinder die bewoners van sommige locaties binnen de agglomeratie van het vliegverkeer hebben de grens van het toelaatbare ver voorbij. Daar komen de toenemende congestie-problemen en de vervuiling door neerslag uit vliegtuigen en wegverkeer van en naar Schiphol bij.

Dit was voor mij in 1997 (Opiniepagina NRC, 4 augustus) reden om aandacht te vragen voor een indertijd verworpen naoorlogse suggestie van de toenmalige president-directeur van de KLM, Dr. Albert Plesman.

Plesman deed in 1945 het voorstel om Schiphol in zijn geheel te verplaatsen naar het Z.O. deel van de Haarlemmermeer bij het dorpje Burgerveen^{*}). De achtergrond was dat door de bombardementen in de tweede wereldoorlog de luchthaven veranderd was in één grote ruïne. Een al in het begin van de twintiger jaren ontstane strijd tussen de grote gemeenten Rotterdam en Amsterdam over een eigen internationale luchthaven laaide weer op. Het kabinet moest daarin keuzes maken. Plesman's voorstel voorzag in een compromis: Burgerveen kon beider belangen dienen. Hij stuitte evenwel op veel weerstand en kon naar de toenmalige situatie, gegevens en analyse- en voorspellingsmethoden niet waar maken dat zijn voorstel economisch de voorkeur verdiende boven wederopbouw van Schiphol.

Mijn suggestie - breng de toekomstige uitbreiding van het vliegverkeer op Schiphol over naar een als sateliet van Schiphol geconcepioneerde en daarmee met railvervoer verbonden tweede luchthavenlocatie bij Burgerveen - is een andere en past in een andere context. Intussen is Schiphol uitgroeid tot een Europese mainport van formaat en de omvang van het vliegverkeer blijft er sterk toenemen. En daarmee ook de omvang van aan- en afvoer van passagiers, vrachtgoed en werknemers op de luchthaven en in de toestellen. De problemen van congestie, geluidshinder en luchtvervuiling nemen daarmee ook snel toe en botsen steeds meer met de belangen van de inwoners van de nabijgelegen stedelijke agglomeratie. Dit lijkt ook voor de toekomst op langere termijn te gelden ondanks de verwachting dat vliegtuigen geluidsarmer zullen worden en dat aangepaste start- en landingsmethoden steeds meer zullen worden toegepast. Het lijkt daarom zinnig te kijken naar mogelijke andere scenario's dan voortgezette uitbreiding van Schiphol en van het vliegverkeer van en naar deze locatie.

Één daarvan zou de bouw kunnen zijn van een tweede locatie voor Schiphol bij Burgerveen, het dorpje aan de Ringvaart, in het zuidoostelijk deel van de Haarlemmermeer Polder. Gedacht zou kunnen worden aan een terrein begrensd door de wegen tussen Nieuw-Vennep en Abbenes en tussen Nieuw-Vennep en Leimuiden en door de A4, of zelfs daar voorbij tot aan de Ringvaart. Dit gebied is nauwelijks bebouwd. Er doorheen loopt al de spoorlijn tussen Amsterdam en Leiden/Den Haag/Delft/Rotterdam waaraan ook het spoorwegstation Schiphol ligt. Het moet dus niet al te kostbaar zijn daarnaast een intern Schiphol rail aan te leggen voor

een snelle en frequente, geautomatiseerde treinverbinding tussen beide locaties, zoals diverse grote luchthavens (zoals Gatwick, Stansted, Dallas Fort Worth, San Francisco - volgens geraadpleegde web-sites luchthavens) al lang kennen. Landingen vanuit en stijgingen naar het noorden maar ook uit en naar het zuid-oosten zouden er kunnen plaats vinden met veel minder overlast in de grote agglomeraties m.b.t. geluid en neerslag dan op Schiphol. Afhandeling van passagiers en vracht zou zo kunnen worden verdeeld over beide locaties dat slechts op één van beide paspoort- en douanecontrole nodig is. Of chartervluchten met starts en landingen in de nacht zouden alleen bij Burgerveen kunnen plaats vinden.

Ik overzie niet alle voor- en nadelen van een dergelijke oplossing. Wel lijken zij mij de bezwaren, w.o. kosten maar ook eccentriciteit t.o.v. bevolkings- en bedrijvigheidsconcentraties, veel minder dan die van enkele andere opties (Markerwaard, Maasvlakte, vliegveld in zee) die in de afgelopen 30 jaar aan de orde zijn geweest. Op zijn minst lijkt mij dit voorstel en mogelijke varianten de moeite van een grondig en serieus onderzoek alleszins waard.

Daarbij is het interessant om even terug te kijken naar de ontstaansgeschiedenis van Schiphol. Aanvankelijk is het in de eerste wereldoorlog aangelegd als militair vliegveld ter ultieme verdediging van de vesting Amsterdam, onderdeel van de toenmalige Hollandse Waterlinie (Schiphol was de naam van een verdedigingsfort gelegen in de ringvaart van de Haarlemmermeerpolder). Na het ontstaan van de KLM in 1919 als nationale luchtvaartmaatschappij werd gezocht naar een geschikt vliegveld als thuishaven. Daarvoor kwamen verschillende militaire vliegvelden in aanmerking, o.m. Soesterberg en Maaldrift bij Wassenaar terwijl Rotterdam pleitte voor een vliegveld bij de Waalhaven. Plesman twijfelde tussen Maaldrift en Schiphol. Een adviescommissie van de regering pleitte in 1920 wel voor een nationale luchthaven maar beval aan de uitvoering in handen van de gemeenten te laten. Aldus werd besloten. Dit besluit verstevigde de strijd om de nationale luchthaven tussen de grote gemeenten, die dankzij goede relaties tussen Plesman en de gemeentelijke beheerder van Schiphol, Dellaert, met een gemeenschappelijk luchtmachtverleden, door Amsterdam werd gewonnen. Ook het latere conflict met Plesman na de tweede wereldoorlog die toen verplaatst naar Burgerveen met grote kracht bepleitte.

*) De in dit voorstel gebruikte informatie, tenzij anders vermeld, is ontleend aan "80 jaar Schiphol....Op de drempel van de lucht" door drs. A.C.M. Bouwens en Dr. W.L.J. Dierikx, ISBN 90 12 08304 4, SDU , Den Haag, 1996 , uitgave ter gelegenheid van het tachtigjarig bestaan van Schiphol