

Schiphol ligt verkeerd

In de afgelopen maanden is in *ESB* een discussie gevoerd over de werkgelegenheidseffecten en het rendement van investeringen in mainport Schiphol¹. Een element dat in deze discussie niet aan de orde is geweest, is de locatie van de luchthaven. Een belangrijk deel van de externe kosten die Schiphol veroorzaakt, zijn te wijten aan de ligging: in een dichtbevolkt gebied vlakbij Amsterdam. Dit is ook de achtergrond van het hoofdartikel in *NRC Handelsblad* van 16 februari: "Aan fond blijft Schiphol op een verkeerde plek liggen. Het type besluitvorming in Nederland – successievelijk, hinkstap, langzaam – heeft er de afgelopen decennia toe geleid dat er nooit enige kans was een radicale streep te trekken en een radicale verplaatsing van de nationale luchthaven te wagen Tot het moment dat elke radicale benadering een onbetaalbare vorm van kapitaalvernietiging in het huidige Schiphol was geworden."

Is het werkelijk te laat? In de huidige kabinetsplannen wordt er rekening mee gehouden een verdere uitbreiding met een zesde baan in Flevoland te realiseren. Schiphol krijgt dan een 'dependance' bij Lelystad. Zowel voor de concurrentiepositie van de luchthaven als voor de ruimtelijke ordening is dat geen wenselijke oplossing.

Concurrentiepositie Schiphol

Netwerkvoordelen leiden ertoe dat er slechts een beperkt aantal vliegvelden in Europa zullen overblijven die fungeren als overstappunt van continentaal en intercontinentaal vliegverkeer. De ontwikkeling van een net van hogesnelheidslijnen verscherpt de onderlinge concurrentie en maakt vliegvelden in zekere zin 'footloose'. De concurrentiepositie van een vliegveld zal minder gaan afhangen van de afstand tot de nabijgelegen steden, terwijl de beschikbaarheid van ruimte

om de vereiste omvang te halen, van meer belang wordt. De Haarlemmermeer biedt op lange termijn niet de mogelijkheid aan de luchthaven om echt te groeien. Dit betekent dat de huidige locatie een grote handicap is bij het streven van Schiphol om mainport te worden.

In Flevoland is meer ruimte beschikbaar dan in de Haarlemmermeer, terwijl de afstand tot de (noordelijke) Randstad toch niet groot is. En het is duidelijk dat de mainport-functie beter benut kan worden met één groot dan met twee middelgrote vliegvelden.

Ruimtelijke ordening

De toekomstige provincie Amsterdam heeft per tien jaar behoefte aan ongeveer 100.000 nieuwe woningen. Het is een groot probleem om voldoende ruimte te vinden op plekken die niet te ver van het centrum van Amsterdam verwijderd zijn, geen grote ecologische waarde hebben, niet te veel extra infrastructuur (tram- of metrolijnen, wegen) vereisen, en geen extra groei van de automobiliteit met zich brengen.

Schiphol-stad, te bouwen rond een bestaand knooppunt van infrastructuur, op een oppervlakte groter dan de Amsterdamse binnenstad, voldoet aan al deze voorwaarden! Een dubbelstad Schiphol-Amsterdam biedt daarnaast de mogelijkheid om van Amsterdam, dat nu geen echte grote stad is, een werkelijke metropool te maken.

Een dergelijke ontwikkeling lijkt te verkiezen boven de huidige. Met de expansie van luchthaven Schiphol is Amsterdam bijna gedwongen in oostelijke richting uit te breiden. Op de lange termijn leidt dat tot een dubbelstad Amsterdam-Almere. Nadelen hiervan zijn dat de stadsuitbreiding ten koste van natuurgebieden gaat (IJsselmeer) en dat de afstand van de nieuwe woningbouw tot andere stadscentra in de Randstad groot is. Dit veroorzaakt mobiliteit en belemmert de ontwikkeling van Amsterdam tot 'metropool'. Het vliegveld op een oostelijke locatie biedt de mogelijkheid van een spiegelbeeldige ontwikkeling. En omdat de Haarlemmermeer meer centraal in de Randstad ligt, kan woningbouw op de locatie Schiphol eraan bijdragen dat het Groene Hart van Holland gevrijwaard blijft.

Kosten

Verplaatsing van de luchthaven zal een zeer zware, langdurige en ook

kostbare operatie zijn. Echter, hoe langer de beslissing uitgesteld wordt, hoe groter de kapitaalvernietiging en hoe hoger de kosten. Gezien de ruimtelijke voordelen is het vreemd dat bij alle varianten die voor de uitbreiding van Schiphol bestudeerd zijn, dit idee niet onderzocht is. Een onderzoek naar de economische effecten en de gevolgen voor het milieu van een verplaatsing, zou dan ook zo snel mogelijk verricht moeten worden.

Thijs Boon

L.M. Boon is werkzaam bij het Planologisch Demografisch Instituut van de UvA, en bij de Dienst Ruimtelijke Ordening van de gemeente Amsterdam. De brief is op persoonlijke titel geschreven.

1. J.R. Hakfoort, W.J.J. Manshanden, T. Poot en C. van der Vegt, Schiphol: banenmachine voor de regio, *ESB*, 1 februari 1995, blz. 111-113; H. Wieringa en M.A.C. Wamsteeker, Schiphol: de vervuiling is zekker, de banen niet, *ESB*, 1 maart 1995, blz. 206-207; C. van Ewijk en L.J.R. Scholtens, Fabels over Schiphol, *ESB*, 1 maart 1995, blz. 207-209 en Naschrift van eerstgenoemde auteurs.