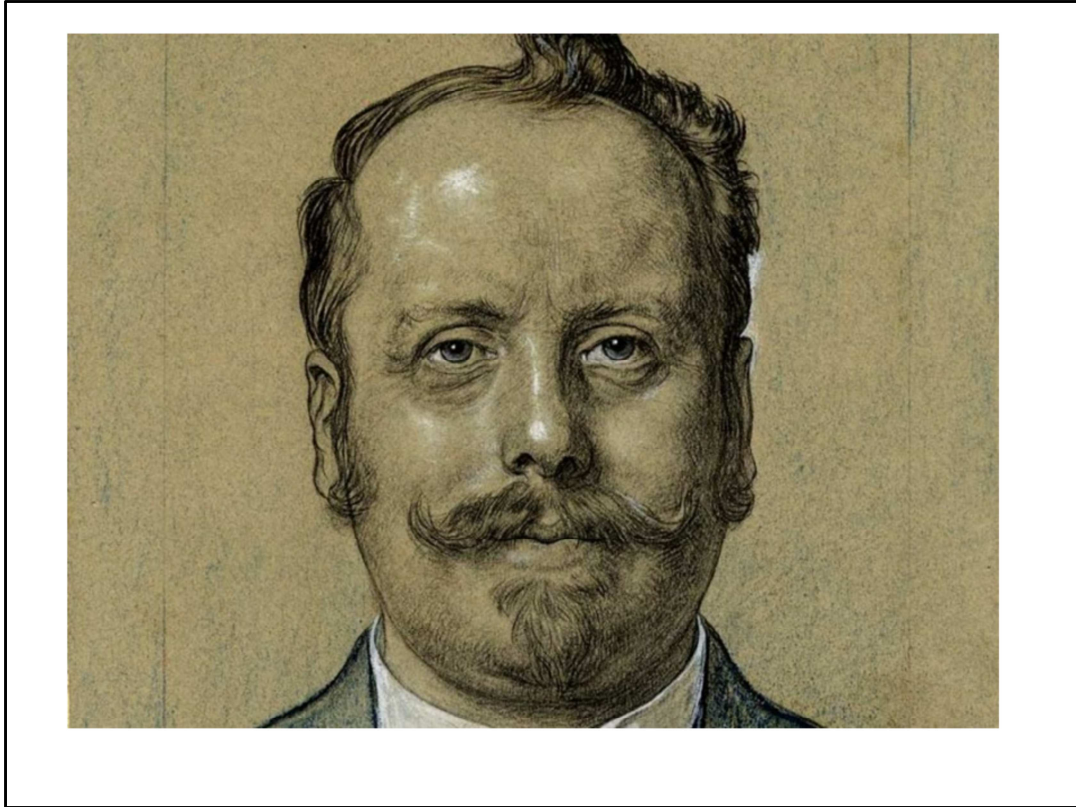


‘Denk als Cornelis Lely!’

11^e Cornelis Lelylezing 2017

Zef Hemel

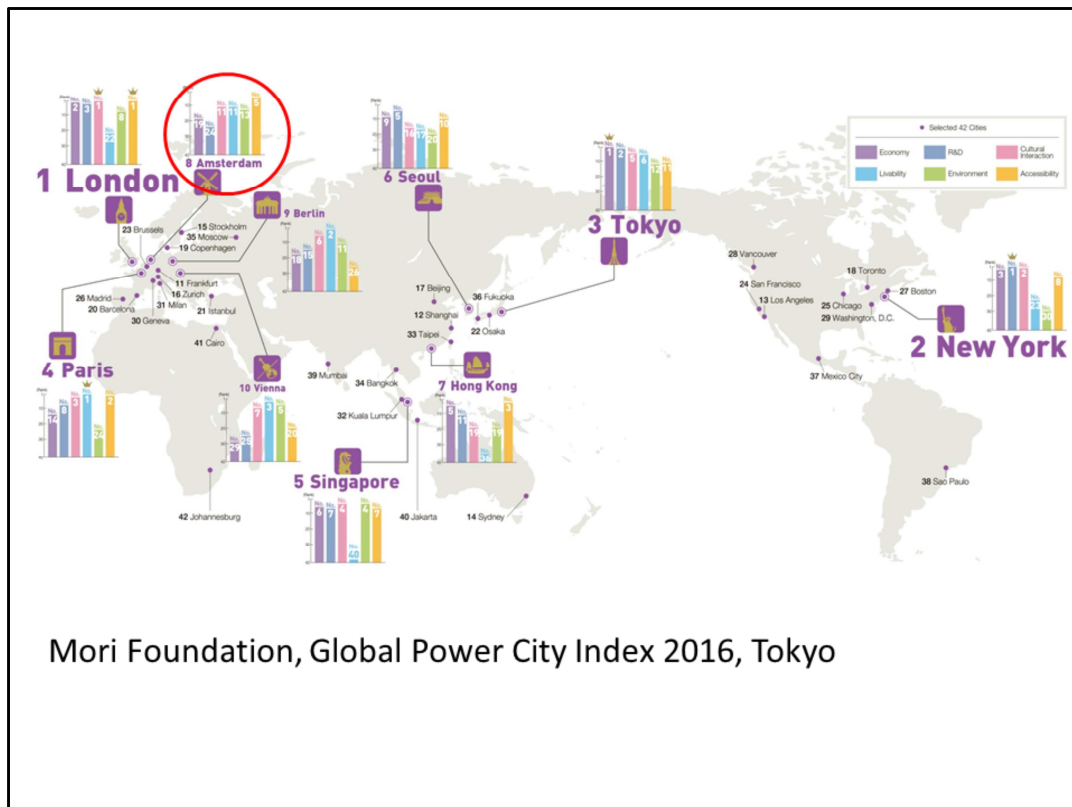
Dit is alweer de elfde Cornelis Lely lezing. En elf is zoals u weet een gekkengetal. Een beetje gek wordt mijn lezing ook wel. Normaal doen is wat de politiek nu van ons eist. Maar Flevoland is niet normaal en moet ook niet normaal worden. Niet dat de pioniersgeest weer uit de fles moet. Op een gegeven moment ben je volwassen. Volwassen zijn betekent dat je met tegenslagen kunt omgaan, dat je je lessen hebt geleerd, dat je goed naar anderen luistert, dat je wijs bent geworden. Maar alsjeblieft: doe niet normaal. Visionair zijn is veel beter. Terwijl de pioniersgeest dus wat mij betreft definitief in de fles verdwijnt en ook er niet meer uitkomt, pleit ik voor meer visie. Visie mag in het nieuwe land niet ontbreken.



En geef toe, Cornelis Lely (1854-1929) was een visionaire Amsterdammer. Zijn plan voor de afsluiting en gedeeltelijke droogmaking van de Zuiderzee was on-Nederlands, nee megalomaan. Maar hij bleef niet steken in die ene grootse gedachte, ontwikkeld binnen de Zuiderzeevereniging die hem hiervoor inhuurde. Als latere minister van waterstaat – hij is dan nog maar 36 jaar - heeft hij ervoor gezorgd dat zijn idee ook werkelijkheid werd. Zonder Lely's inspanningen had u hier niet gezeten. Even visionair zal ik in de elfde Cornelis Lelylezing de toekomst van Flevoland schetsen. U bent gewaarschuwd: ook ik ben een Amsterdammer.



De visie op het nieuwe land van degenen die na Lely het plan uitvoerden was feitelijk die van Albert Plesman, oprichter van de KLM. Eind jaren dertig schetste de Haagse Plesman het beeld van een Randstad en een open middengebied. Dat had hij vanuit zijn propellervliegtuig goed gezien. In zijn lijn van denken werkte de Dienst der Zuiderzeewerken – de latere Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders – aan een modern cultuurlandschap met compleet nieuwe steden ingebed in het groen als onderdeel van diezelfde Randstad. Ik heb er in mijn proefschrift 'Het landschap van de IJsselmeerpolders' (1994) uitvoerig over geschreven. Je kunt gerust zeggen dat dat toekomstbeeld van de visionair Plesman inmiddels is gerealiseerd. Nu wacht ons een heel andere toekomst.



Hoe zal ik beginnen? Er verandert momenteel veel in de wereld en ook Nederland en Flevoland zullen zich moeten aanpassen. Zeker voor Flevoland is mijns inziens een nieuwe toekomstagenda noodzakelijk. Dat heeft alles te maken met wat er in en rond Amsterdam en Schiphol op dit moment gebeurt. Amsterdam is een van de belangrijkste knooppunten in het mondiale net van glasvezelkabels en luchtverbindingen en wordt op dit moment hevig opgeslingerd. Het nieuwe, volwassen perspectief dient uit te gaan van Amsterdam als Global City met een Randstad die juist sterk verdicht en een platteland dat ontspant en hier en daar intensificeert.

https://www.luchtvaartnieuws.nl/nieuws/categ... Deze pagina kan niet ... schiphol lelystad - Go... Rijksdienst voor de IJss... INTI The Politics of

MINISTER DROOMT VAN HYPERLOOPVERBINDING SCHIPHOL EN LELYSTAD AIRPORT

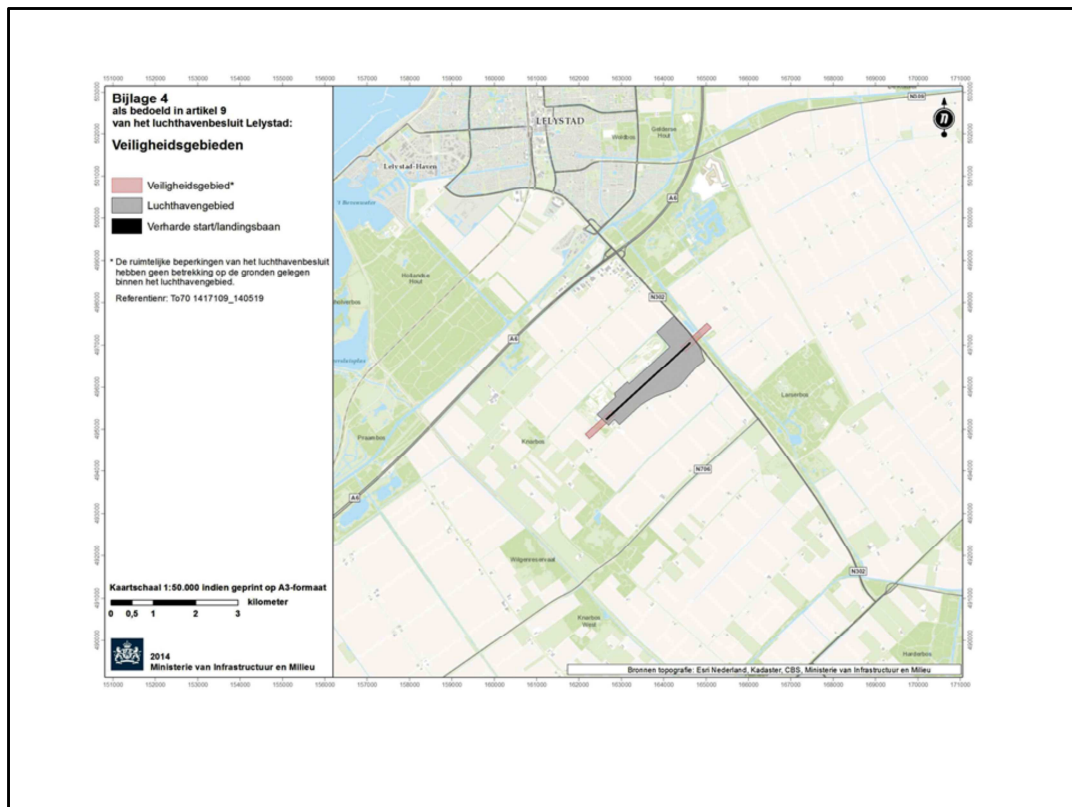


8 juni 2017 - 7:55 | Door: onze redactie | Foto: Omegabyte

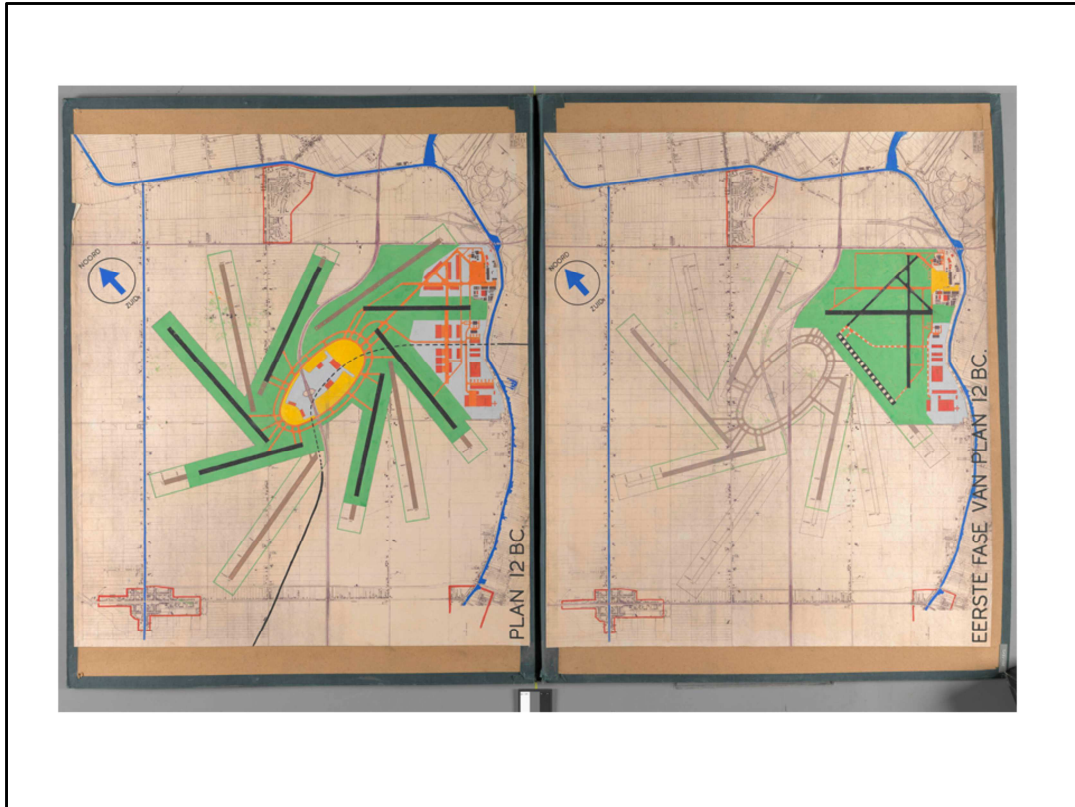
AMSTERDAM - Reizen we straks per hyperloop in luttele minuten van metropool naar metropool? Als het aan minister Schultz van Haegen (Infrastructuur en Milieu) ligt wel. De bewindsvrouw is razend enthousiast over de hyperloop, die wellicht Schiphol en Lelystad Airport kan verbinden

Ops
€
IE
AC
Me
en
het
Nu
van
prijs
E-m
Na

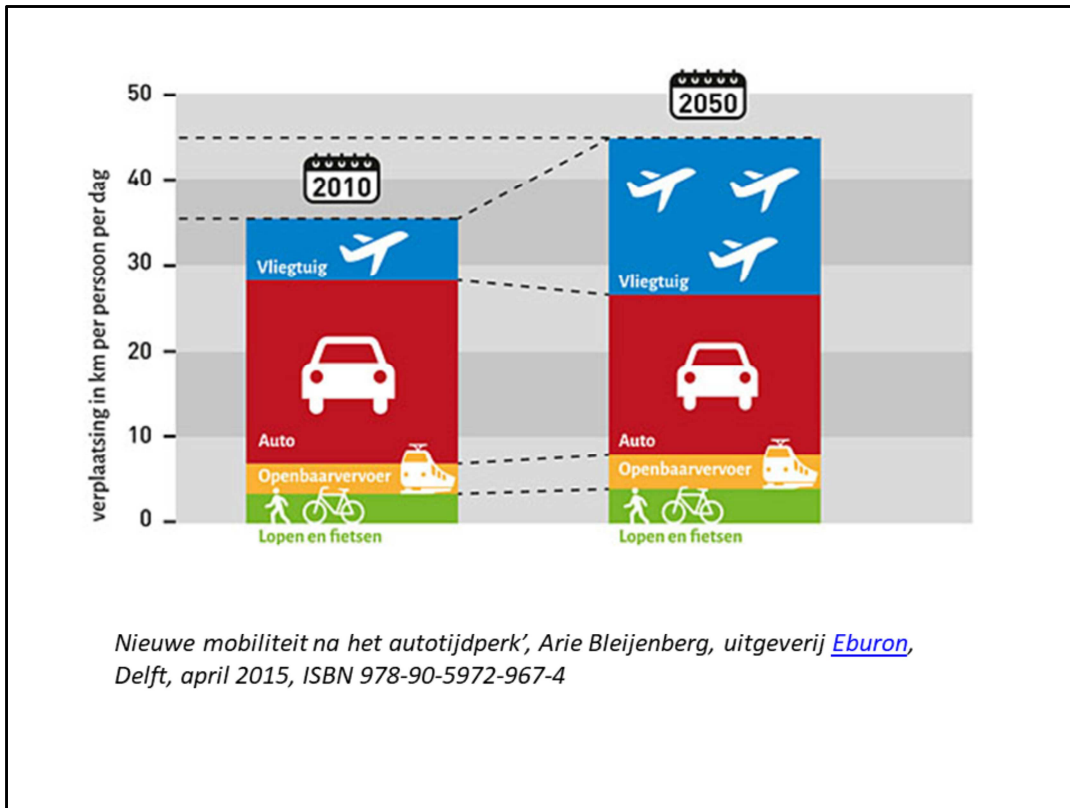
Laat ik een voorbeeld geven. Onlangs sprak de demissionaire minister van Infrastructuur over de Hyperloop One. Zo'n snelle buisverbinding, zei ze tegen de Amerikanen, zou in Nederland prima passen. Ze stelde zelfs een testlocatie voor. Daarvoor keek ze naar Flevoland. Op termijn, voegde ze eraan toe, zou er een hyperloop tussen Lelystad en Schiphol kunnen komen. Ze bedoelde vliegveld Lelystad, niet Lelystad zelf. "Hiermee ontstaat er één luchthaven, verdeeld over twee steden." Dat is ronduit visionair. Maar willen we wel één luchthaven, verdeeld over Amsterdam en Lelystad? Hoe stellen we ons dat voor? Zo'n buis zal het moderne polderlandschap niet schaden, maar wat gaat dit voor de beide steden betekenen? Nee, zonder een ver toekomstbeeld van de metropool als geheel gaat het niet.



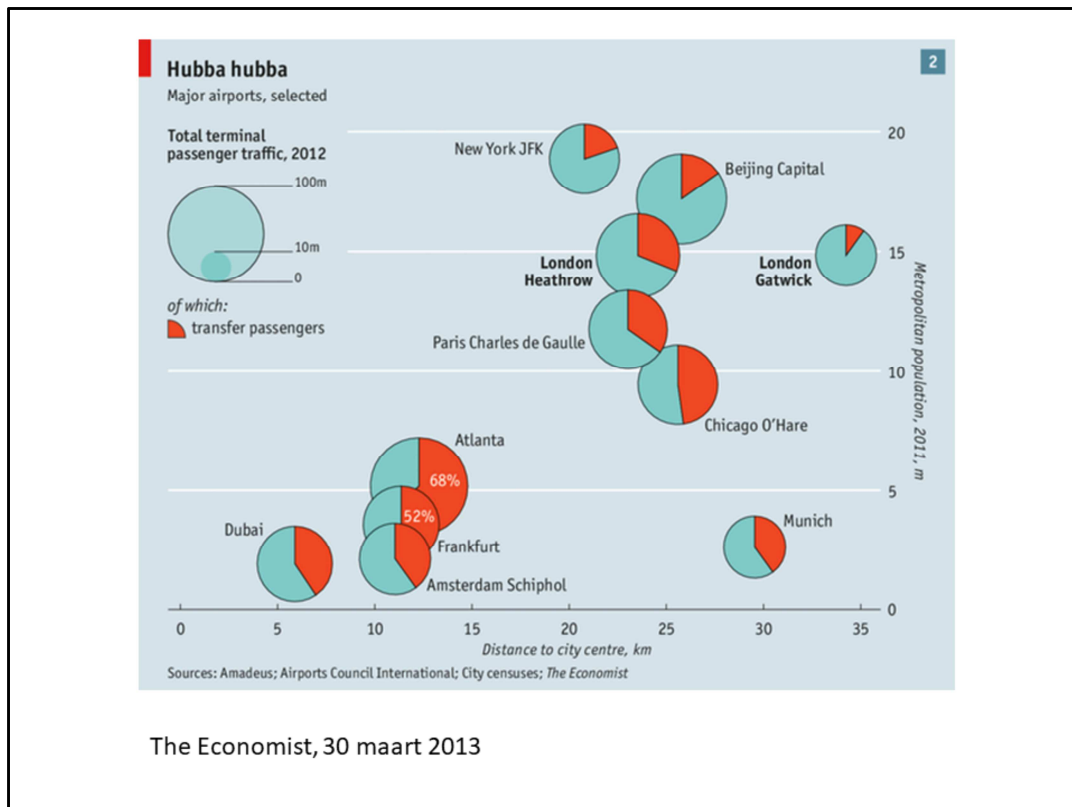
De minister verwees niet voor niets naar vliegveld Lelystad. Laten we dus de beide luchthavens als vertrekpunt nemen. Eerst Schiphol. We hebben hier te maken met een van de grootste vliegvelden ter wereld. Schiphol groeit op dit moment met bijna 7 procent per jaar en is daarmee een van de snelst groeiende luchthavens van Europa. De bovengrens van 500.000 vliegbewegingen is nu al vrijwel bereikt. Groei na 2020 is alleen mogelijk als er stillere vliegtuigen beschikbaar komen. Dat kan even duren. Vandaar de optie Lelystad. Vliegveld Lelystad is een aantal jaren geleden door Schiphol gekocht. Het Ondernemingsplan dat door Schiphol Group en Lelystad Airport is opgesteld voorziet in een gefaseerde groei in twee tranches, met een eerste tranche naar 25.000 vliegtuigbewegingen en in de tweede fase circa 45.000 vliegtuigbewegingen met passagiersvliegtuigen. Ook komt er ruimte voor vliegtuigonderhoudsbedrijven en zakenvluchten. Tegen die tijd zitten we in 2043. Dat lijkt ver weg, maar is het niet. Onderweg kan er van alles gebeuren.



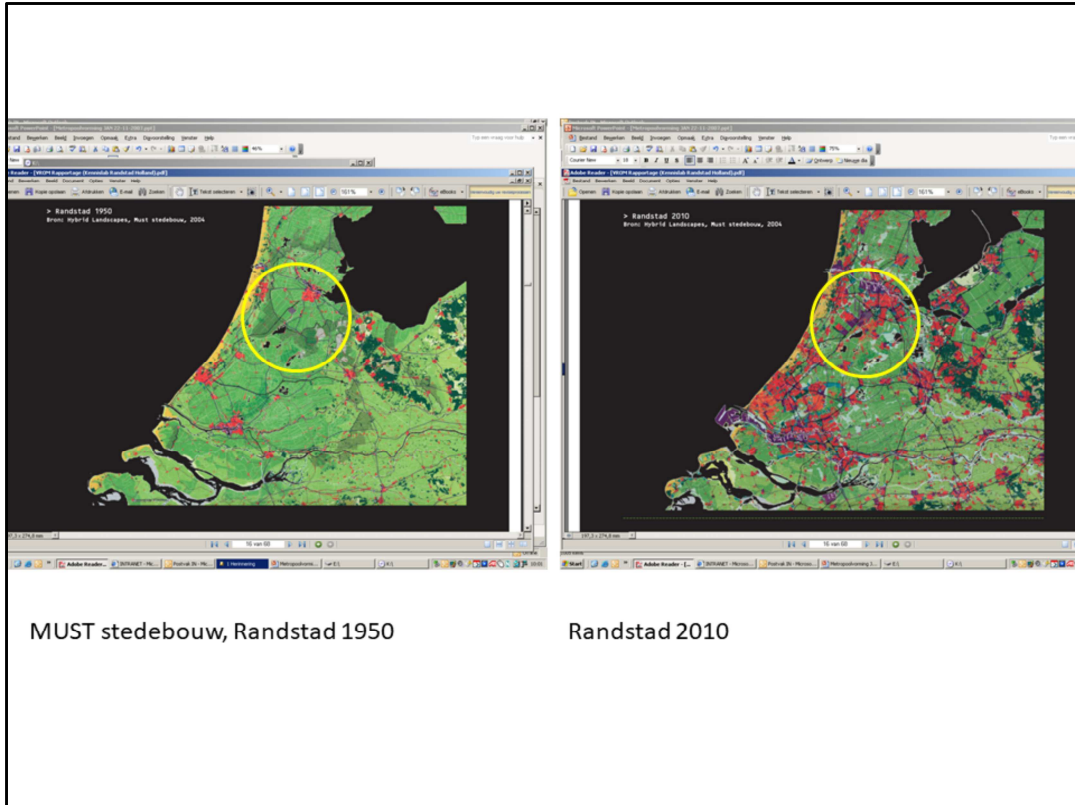
Van het moderne Schiphol weten we dat het na de opening in 1967, en vooral na introductie van de mainportstrategie in 1987 en het Open Skies-Verdrag van de KLM met de VS uit 1992, een explosieve groei heeft doorgemaakt. Steeds werd de terminal een stukje uitgebreid. De aanleiding was telkens een externe. Dat daarbij kansen werden verzilverd is met name te danken geweest aan Arie van der Zwan, toenmalige directeur van de Nederlandse Investeringsbank (NIB). Deze Rotterdammer zag in de ontwikkeling van de mainport Schiphol in de globalisering en beginnende liberalisering van het wereldhandelsverkeer een troef van formaat voor Nederland; Schiphol werd 'de kip met de gouden eieren'.



De dynamiek in de luchtvaart is daarna alleen maar groter geworden. Recente groeiprognoses van het vliegverkeer liegen er niet om. Airbus gaat uit van een verdubbeling van het aantal vluchten elke vijftien jaar. Boeing verwacht de komende twintig jaar een vraag naar meer dan 40.000 nieuwe vliegtuigen. Deels heeft deze onstuimige groei te maken met de opkomende middenklasse in India en China, deels gaan ook wij ons anders en meer verplaatsen. Steeds vaker nemen we daarbij het vliegtuig. Het is een illusie te menen dat het huidige Schiphol al die groei zal kunnen opvangen.

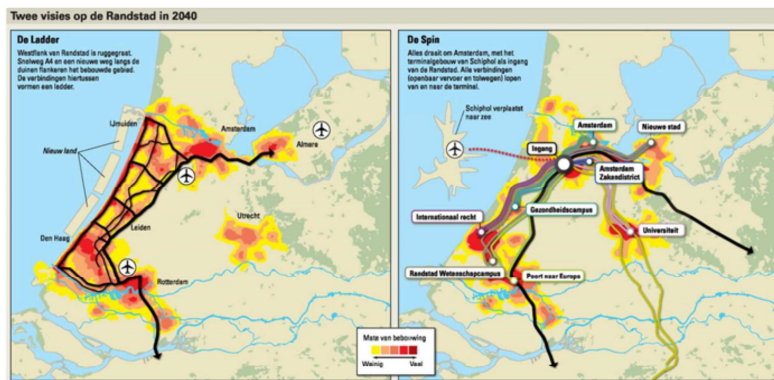


Bedenk daarbij dat Schiphol eigenlijk ruimtelijk ongelukkig gesitueerd is. Door de nabijheid van de bebouwing kan de luchthaven bijna niet groeien. U weet wel, omwonenden hebben last van geluid en stank. Omgekeerd wordt verdere metropoolvorming van Amsterdam door de luchthaven ruimtelijk ernstig belemmerd. En Amsterdam groeit, zoals u weet, als kool. Dat heeft alles te maken met de gunstige positie van Amsterdam in het netwerk van Global Cities. De noodzaak van de vestiging van de luchthaven binnen de oude Stelling van Amsterdam – destijds nog een militair vliegveld – en de aanwijzing van Schiphol tot nationale luchthaven op het moment dat er nog geen straalvliegtuigen waren, verklaren die problematische ligging en ook het enorme ruimtebeslag. Ook de snelle groei van Amsterdam in de afgelopen decennia in zuidelijke richting heeft de ligging in vele opzichten knellend gemaakt. Ga kijken in de Haarlemmermeer en wijde omgeving en zie hoe snel het daar groeit.



Telkens weer werd er door de minister tegen de oprukkende bebouwing opgetreden. Maar helpen doet het niet.

Toekomst Kabinet begint met verzamelen van ideeën om stedelijke regio concurrerend te houden



Arme Randstad heeft heel snel hulp nodig

Deze zomer wil het kabinet een alomvattende visie op de Randstad presenteren. Burgers kunnen mepraten over een aantal scenario's voor de nabije toekomst.

Door onze redacteur ANJENKA VERBEEK

KOTTERMAN, 8 FEBR. Arme Randstad. Al enkele jaren draait de positie van de agglomeratie op de lijn met meer concurrerende regio's. Al jaren is er te weinig ruimte om woningen te bouwen, bedrijvigheid te stimuleren, natuur en recreatiegroen te reserveren, de files op de snelwegen aan te pakken, en de laatste kilometers 'klimaatbestendig' te maken. De Randstad

kachelt achteruit, zo is de beroemde mening onder bestuurders en deskundigen.

Minister Cramer (VROM, PvdA) heeft nu de Wijk van de dialoog uitgeroepen. Vanaf Randstad-organisatie het kabinet in drie steden gesprekken met belanghebbenden, bedrijven, en burgers over hoe de Randstad er over ruim dertig jaar uit zou moeten zien. Zoon minister Eurlings (Vroekt en Vaststaat, CDA) burgers oproept zo veel mogelijk ideeën te spuien om files tegen te gaan, zo wil minister Cramer alle mogelijke ideeën over de toekomstige inrichting van de Randstad horen. Zodat komende zomer het kabinet een definitieve, alomvattende visie op de Randstad zal kunnen geven.

Onder het motto 'naar een

duurzame en concurrerende Europese regio' mag iedereen zijn zegje doen over de 'aanstekelijke plek om te wonen en te werken voor mensen met uiterslopende behoeften' die de Randstad in 2040 moet zijn. Dit onder de uitdrukkelijke voorwaarden dat de Randstad en goed bereikbaar is, en bestand tegen veranderingen in het klimaat, 'alle kansen tot economische, hogere risicotoelaten en perioden van droogte'.

Wie inspiratie wil opdoen, kan naar een tentoonstelling die in zes steden te zien is, en ook op internet. Voor de expositie hebben ontwerpers een 'netwerk' scenario's gemaakt volgens welke de Randstad zich zou kunnen ontwikkelen. Overdruwen scenario's, 'welk'.

De eerste scenario's zijn die van

een Randstad met veel groen en water, waarin grote meren zijn aangelegd, glimole parken, bossen, bosplantsoenen en 'zwerflandschappen'.

De tweede reeks scenario's is die van een Randstad die niet als nu langzaam maar zeker wordt verbouwd, zij het dat er straks veel scherpere knopen worden gemaakt, met een scherpere scheiding tussen de velle, compact gebouwde stad en het open, toegankelijk gemaakte platteland, en belangwekkende, typisch Nederlandse natuurgebieden.

In de derde reeks scenario's, op deze pagina's afgebeeld, wordt de Randstad gezien als een 'netwerk' voor mensen te werken.

In de eerste variant, De Spin, draait het allemaal om de hoofd-

stad Amsterdam. Waar je kunt wel voordereend spreken over de Randstad als geheel, maar in de praktijk is het toch vooral Amsterdam dat internationaal aantrekkelijk is, met 'n cultureel en financiële centrumfunctie, en met Schiphol naastwelijk. En waar er vroeger nogal eens een angst was voor 'de grote stad', en de uitbreiding van grote steden nogal eens werd geroemd door de vorming van 'groeiende', daar zijn steden inmiddels populair geworden, als 'magnet'. Zie Barcelona. Zie Praag. Zie Amsterdam. Wie de Randstad op die manier bekijkt, raakt 'n internationaal gaten niet naar Eindhoven als 'de provincie' maar neemt het 'Amsterdam-Zaai', met supersnelle verbindingen naar de hoofdstad zelf.

In de tweede variant wordt de werfink van de Randstad als 'ruggegraat' gezien: de strook waar de meeste mensen wonen, tussen Amsterdam, Den Haag en Rotterdam. Die werfink zou te verder moeten verdiepliken en daarmee zou dan vooral de stad Leiden moeten worden opgewaardeerd. Langes deze strook tussen Amsterdam en Rotterdam kan vervolgens een tweede infrastructuurle te komen, behalve de snelweg A4, met daartussen, als sporen in een ladder, 'duurverbindingen'. Niet uitroepen naar cilanden voor de kust, wellicht.

Lees meer over de plannen, de data van de discussies en de tentoonstelling op www.vrom.nl/randstad2040

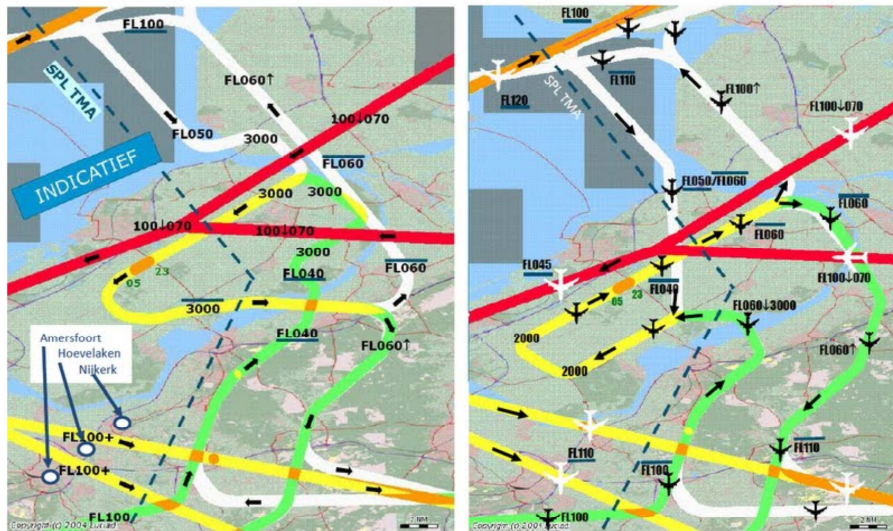
NRC Handelsblad 2008

Steden hebben nu eenmaal de neiging om naar vliegvelden toe te groeien. Lees John Kasarda's 'Aerotropolis' er maar op na. Schiphol wordt nu al omsingeld door grootstedelijke bebouwing. Uiteindelijk zal ze het loodje leggen. Ondertussen tracht de luchthaven ernstige beperkingen op te leggen aan de verdere groei van Amsterdam.



Eind jaren negentig werden alternatieve locaties voor Schiphol serieus overwogen. De meest besproken optie destijds was een kunstmatig eiland in de Noordzee. Om allerlei redenen is dat toen niet doorgedaan. Daarna groeiden Schiphol en Amsterdam gewoon verder. Opnieuw is er een limiet bereikt.

Indicatieve inpassing - Delta

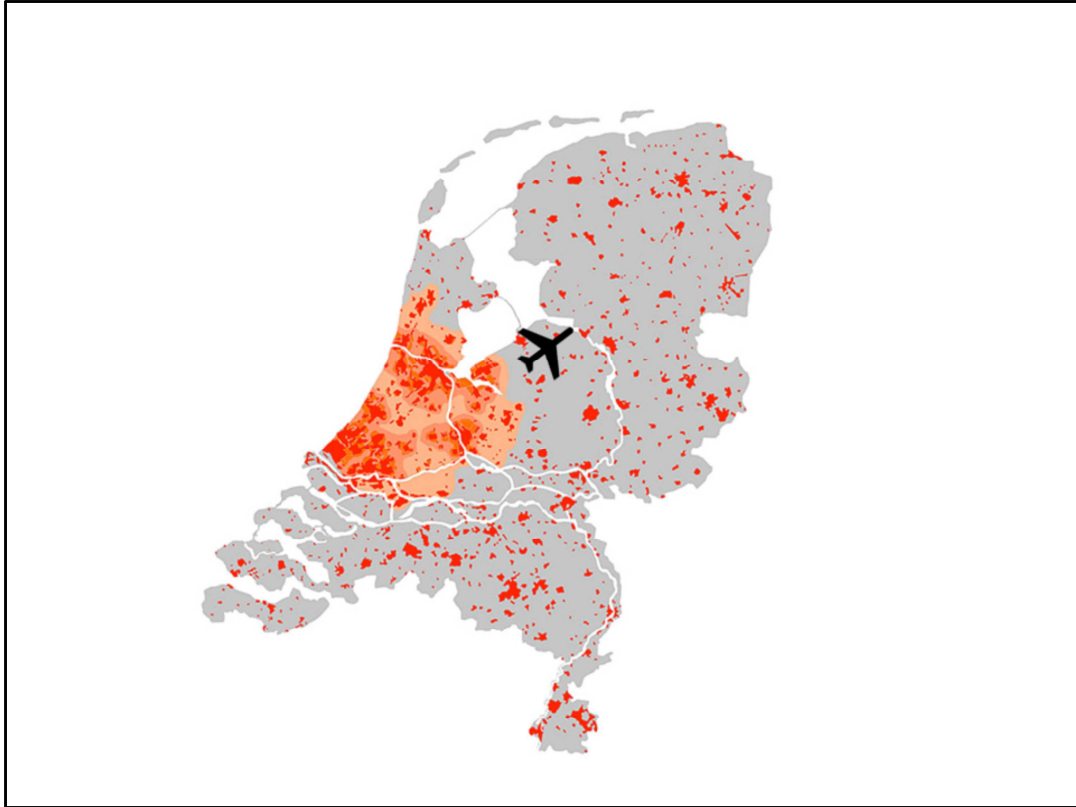


Baan 23 (meest gebruikt)

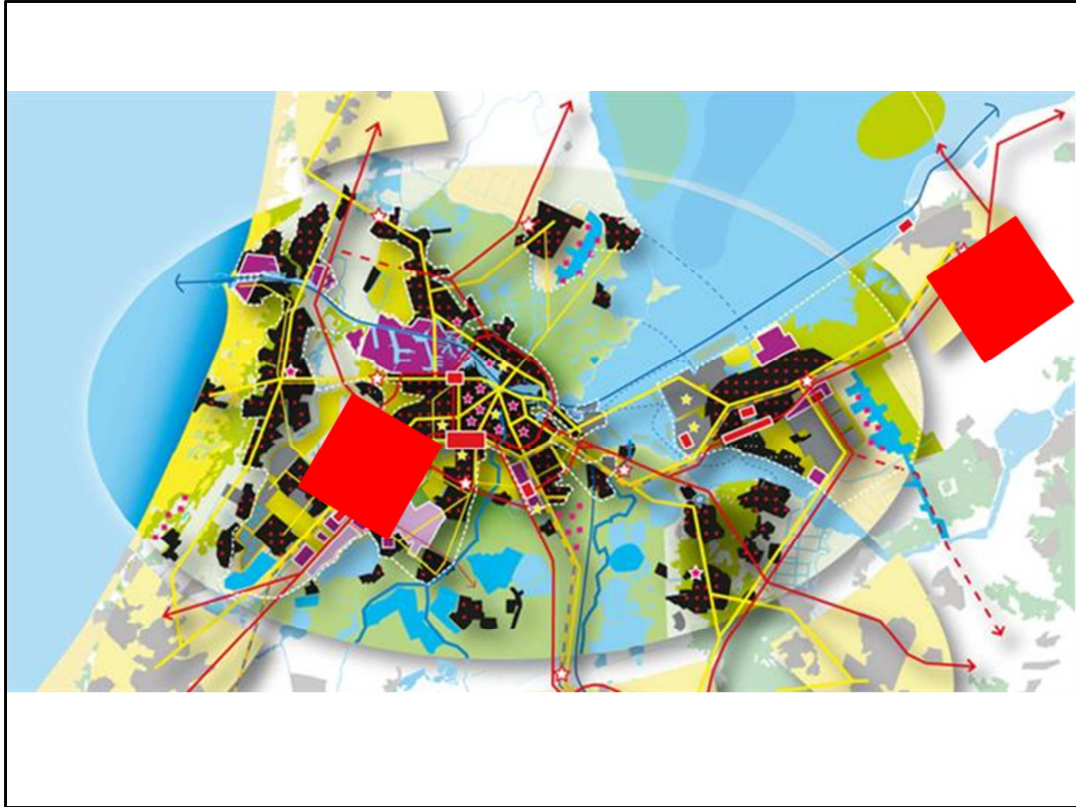
Rood: Aanvliegroutes Schiphol
Oranje en geel (onder): Uitvliegroutes Schiphol
Groen en wit: Aanvlieg en uitvliegroutes Lelystad
Geel (midden): Start en landingscircuit Lelystad

Baan 05

Maar nu is er dus de optie-Lelystad. Door delen van het vliegverkeer op Schiphol uit te plaatsen naar Flevoland moet ruimte op de hub ontstaan voor verdere groei. Welke delen dat zullen zijn is de grote vraag. Beide luchthavens zijn eigendom van Schiphol. Het luchtruim boven de noordelijke Randstad zit propvol en dus kunnen Lelystad airport en Schiphol niet ongelimiteerd groeien zonder elkaar in de weg te zitten. Lelystad speelt voor Schiphol de ondankbare rol van overloopluchthaven, maar hoe dat precies moet is lang niet eenvoudig.



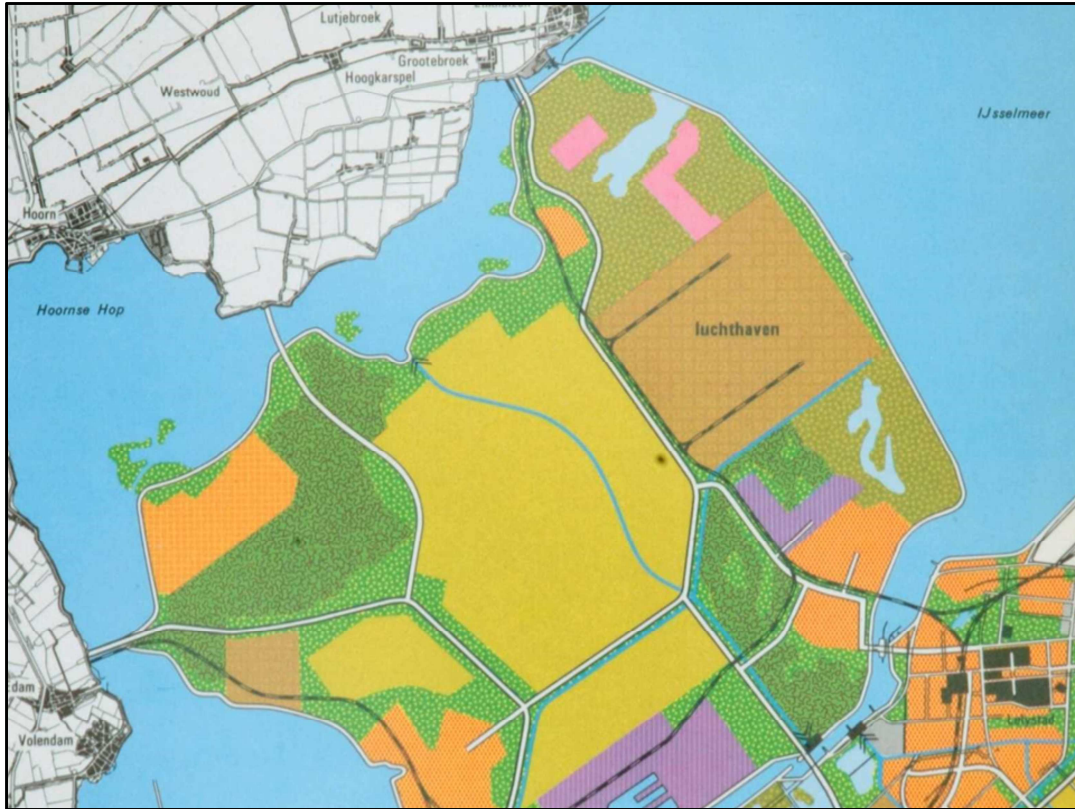
Als planoloog verbaas ik me erover dat, anders dan vijftien jaar geleden, de integrale verplaatsing van Schiphol niet wordt overwogen. Met Lelystad airport kan de metropoolregio immers in principe over een nieuwe luchthaven beschikken die qua ligging uitermate gunstig is. Als Amsterdam gaat verdubbelen, dan heeft ze ruimte in zuidelijke richting keihard nodig. Met verplaatsing van Schiphol ontstaat in de Haarlemmermeer rond de aanwezige infrastructuur en dicht bij de Zuidas een uitgelezen mogelijkheid voor de bouw van een compleet nieuwe stad. De **oppervlakte** van **Schiphol** bedraagt 2.787 hectare. Dat is vergelijkbaar met de **oppervlakte** van Leiden. En Schiphol zal, zo heb ik in het voorgaande betoogd, meer en meer ingeklemd raken tussen de oprukkende bebouwing. Dan is de ligging van Lelystad aan de rand van de stedelijke conurbatie voor een nieuw vliegveld bijzonder aantrekkelijk.



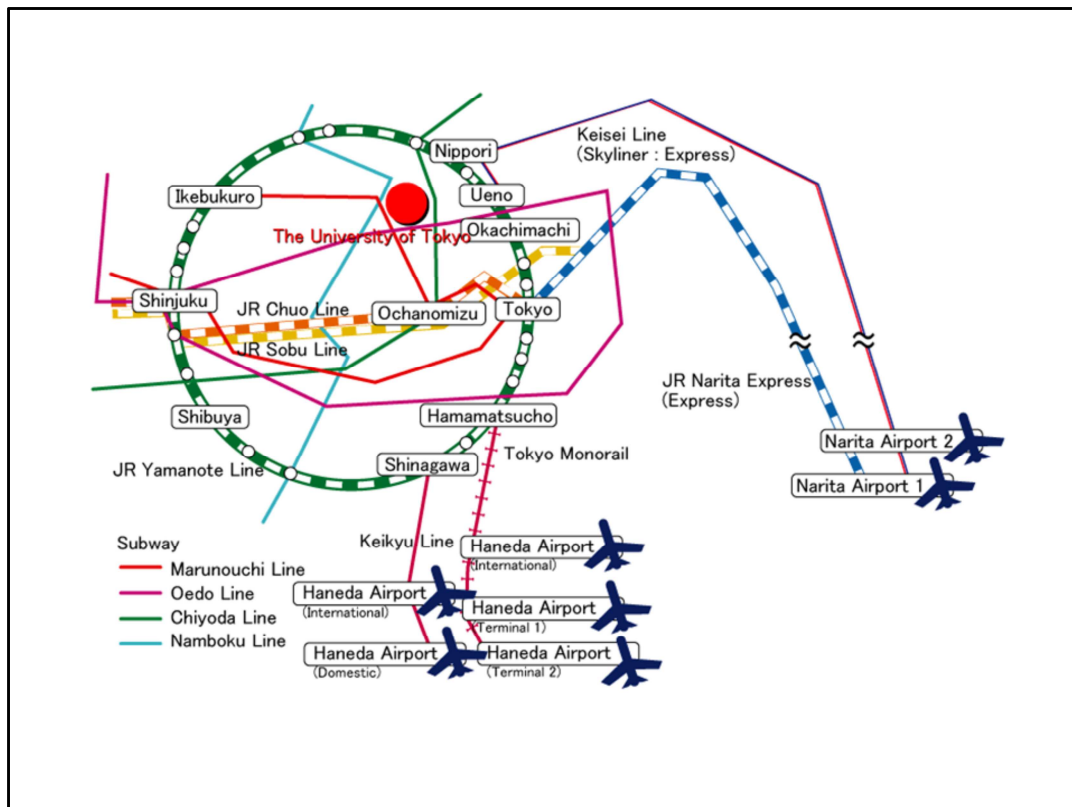
Schiphol hóeft ook helemaal niet zo dicht bij Amsterdam te liggen. Schiphol is in de eerste plaats een overstapmachine. Als transferluchthaven is ze misschien belangrijk voor de BV Nederland, maar voor Amsterdam levert ze, afgezien van werkgelegenheid, toch vooral hinder op. Verplaatsing zal de lokale economie niet echt schaden.



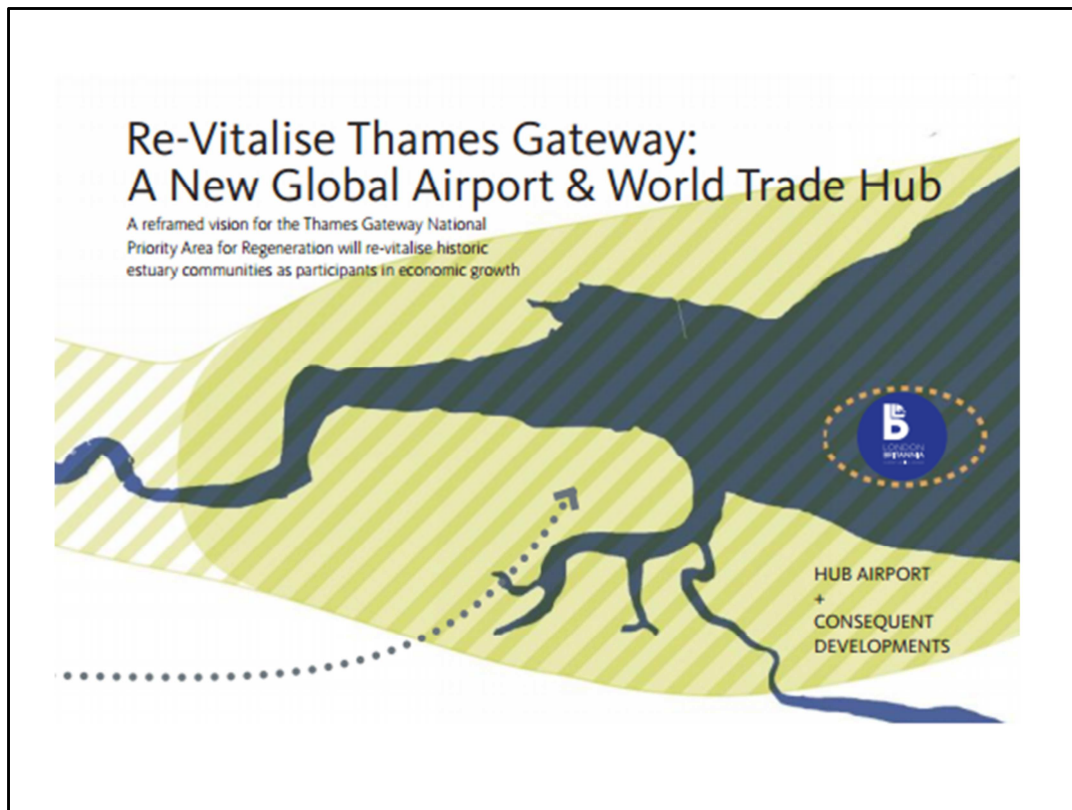
Voor Flevoland zelf levert verplaatsing grote voordelen op. Een bron van nieuwe werkgelegenheid zal ermee worden aangeboord. Zwolle, Harderwijk en het Noorden des lands zullen fors gaan meeprofiten. Hier, op het nieuwe land, zal een heuse Airport City ontwikkeld kunnen worden, optimaal passend in het strakke schema van de moderne polderverkeveling. Dat hele tangentiële banenstelsel van Schiphol is trouwens niet meer nodig; in de nieuwe situatie kan met twee of drie parallelle banen worden volstaan.



De situatie verschilt overigens niet wezenlijk van die in de jaren tachtig, toen de toenmalige Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders al een nieuwe nationale luchthaven in de geprojecteerde Markerwaard tekende. Het enige verschil is dat de luchthaven nu niet noordelijk, maar zuidelijk van Lelystad is gesitueerd. Het zou bij het nieuwe land passen wanneer deze ontwikkeling geordend en planmatig zou verlopen. Alle fouten die op het oude land zijn gemaakt met een vliegveld dat organisch groeit in een dichtslibbende Randstad kunnen hier worden vermeden. Flevoland kan zich op voorbeeldige wijze in de rand van de metropool voegen.



Handhaving van Schiphol op de oude plaats zou ik ernstig afraden. Steden met twee of meer vliegvelden laten zien dat het vliegveld dicht bij de stad het op termijn altijd wint. Neem de beide luchthavens van Tokio, Haneda en Narita. De oudste ligt in de baai, op 17 kilometer van het centrum van de metropool, de nieuwe in de bossen op meer dan 60 kilometer afstand. Die laatste legt het af tegen de eerste. Een derde baan voor Narita zit in de plannen, maar stuit op weerstand. En de groeimogelijkheden van Haneda zijn door de directe nabijheid van de stad weliswaar beperkt, maar sinds er daar weer internationaal mag worden gevlogen hebben de Emirates uit Dubai daar vaste voet aan de grond gekregen. Haneda is daarmee de onbetwiste winnaar. Voor Londen geldt hetzelfde: maatschappijen prefereren het nabije Heathrow boven het verre Gatwick of Luton.



Onrealistisch? Cornelis Lely schetste indertijd ook een gewaagd toekomstbeeld. Met mijn Airport City in de polder doe ik in feite hetzelfde. Om deze planologische toekomstdroom tot realiteit te maken hebben we zeker iets nodig als een hele professionele regionale organisatie, iets als een Thames Gateway ten oosten van Londen die daar, voordat de regering Cameron er een einde aan maakte, infrastructuur, terreinreserveringen, vliegveldontwikkeling en stedelijke ontwikkeling optimaal coördineerde. Of denk aan Gatwick Diamond die de zuidelijke zone tussen Londen en vliegveld Gatwick organiseert. Een nieuw soort SADC, maar dan met meer bevoegdheden. Is dit werkelijk een gekke gedachte? Misschien wel. Maar ik zei u al aan het begin: hier spreekt een visionair. Normaal doen was niet mijn bedoeling.

