

PARKADVIES

Schiphol in relatie tot zijn omgeving

1 Inleiding

Betekenis

Schiphol is een sterke en voor Noord-Holland cruciale economische speler. Het is de motor achter een breed en veelzijdig samengesteld logistiek complex en is daarmee direct en indirect van grote betekenis voor de werkgelegenheid in Noord-Holland.

Schiphol wordt geroemd als dé internationale entree van Nederland. Naast 'internationale entree' is Schiphol met omgeving ook de 'achtertuin' van de 2.5 miljoen mensen die in de MRA Wonen.

Spanning

Die dubbele betekenis, internationale entree van Nederland én achtertuin van de MRA, leidt tot spanning. We zien hoe Schiphol tegen zijn grenzen aanloopt; de grenzen van wat het natuurlijk milieu aankan alsook de grenzen van de maatschappelijke acceptatie. De grenzen van de mate waarin Schiphol de leefomgeving milieutechnisch bezien kan belasten zijn bereikt- zo niet overschreden- en de maatschappelijke weerstand neemt dermate toe (zeker nu de omwonende met de 'stilte' in coronatijd hebben ervaren hoezeer het luchtverkeer het welzijn en het milieu beïnvloedt) dat deze mogelijk niet ver meer verwijderd is van het moment dat deze omslaat in maatschappelijk verzet.

Momentum

Dat maakt dit tot hét moment om op een fundamenteel andere wijze naar het functioneren van Schiphol, en de wijze waarop deze in zijn omgeving is ingebed, te kijken. Dit momentum wordt versterkt door het ontbreken van de natuurvergunning. Mogelijk zullen -om aan de eisen uit de natuurvergunning te kunnen voldoen- onorthodoxe maatregelen noodzakelijk zijn; maatregelen die verder reiken dan het uitvoeren van spoed-reparaties en een versterkte ruimtelijke inbedding, maar die mogelijk ook zullen raken aan het algeheel functioneren van de luchthaven.

Natuurvergunning

Directe aanleiding tot het opstellen van dit advies is het ontbreken van de natuurvergunning. Binnen een schaal van 25 kilometer van Schiphol liggen 19 Natura-2000 gebieden waarop internationale regelgeving van toepassing is. Naar verluid worden in 12 hiervan de kritische depositiewaarden ten aanzien van stikstofoxiden en ammoniak overschreden. Daarbij leidt de aanwezigheid van Schiphol in een brede omtrek tot overlast (luchtkwaliteit en geluid) bij de omwonenden.

Op dit moment wordt gewerkt aan een natuurvergunning voor de luchthaven. In het kader van de Wet natuurbescherming zullen hierin de maximale vrachten ammoniak en stikstofoxiden die jaarlijks door Schiphol mogen worden uitgestoten worden vastgelegd.

Ofschoon op dit moment nog niet duidelijk is wat hiervan precies de implicaties zullen zijn, lijkt het welhaast onvermijdelijk dat op korte termijn op en rond Schiphol ingrijpende maatregelen genomen

moeten worden om aan de regelgeving ten aanzien van de uitstoot van stikstof en op het gebied van geluid en overlast te voldoen.

Probleem is dat er op korte termijn weinig mogelijkheden voorhanden zijn om uitstoot van stikstof en ammoniak substantieel terug te dringen. Dat komt deels door de herkomst van stikstof en ammoniak. Een deel is afkomstig van de uitstoot over zee (scheepvaart), van het wegverkeer of komt -door de lucht- uit het buitenland. Daarbij blijken de mogelijkheden voor het uitvoeren van 'spoed-reparaties' in de brede omgeving van Schiphol uitermate beperkt.

- In een brede omgeving van Schiphol liggen nauwelijks intensieve veehouderijbedrijven die kunnen worden uitgekocht om zo ruimte in de stikstofregistratie vrij te maken.
- Verlaging van de maximumsnelheid op de snelwegen rond Schiphol is een papieren maatregel die zonder strikte handhaving weinig effect sorteert. Daarbij heeft de rechtbank recent een streep door deze boekhoudkundige benadering van de stikstofopgave gehaald.
- Uitplaatsing van de luchthaven vergt een termijn van tenminste 20 jaar -en waarschijnlijk langer- en biedt derhalve geen oplossing voor de korte termijn.
- De twee bedrijven in de nabijheid van Schiphol die grote hoeveelheden stikstof uitstoten - Tata Steel (Wijk aan Zee) en Olam Cocoa (Koog aan de Zaan)- werken beide aan de verduurzaming van het productieproces. Dat proces vergt naast veel investeringen tenminste 5 jaar.

Het gebrek aan mogelijkheden om op korte termijn de depositie van stikstof en ammoniak als ook de overlast naar de omwonenden substantieel terug te dringen maakt dat we er rekening mee moeten houden dat Schiphol voor een langere periode het aantal vluchten substantieel moet beperken.

Twee factoren maken dat op de middellange termijn -deels langs autonome weg- een reductie van uitstoot en hinder is te verwachten: de toegenomen awareness en de voortschrijdende techniek.

- De grootste uitstoter in de omgeving, Tata Steel, bereidt een inhaalslag op het gebied van duurzaamheid voor. De maatregelen die nu worden voorbereid en getroffen zullen over circa 5 jaar tot een vermindering van uitstoot en overlast leiden.
- Mogelijk dat in de komende tien jaar de eerste vliegtuigen bij het opstijgen en landen overschakelen naar elektrische aangedreven motoren. Dit leidt tot minder uitstoot op lage hoogten en tot minder geluidsoverlast.

Daarmee zal op termijn enige verlichting ontstaan. Maar ook dan is de vraag of die verlichting voldoende zal zijn om weer het niveau van het aantal vluchten van voor de pandemie te kunnen bereiken, en of -samen met Schiphol, MRA en Rijk- niet tevens moet worden onderzocht of en waar andere instrumenten kunnen worden ingezet.

2 Denken in drie termijnen met bijbehorende 'sporen'

Het gebrek aan mogelijkheden om op korte termijn maatregelen te nemen die het effect sorteren dat nodig is om het gebruik van Schiphol op 'oude voet' te kunnen continueren maakt dat we voorbereid moeten zijn op de mogelijkheid dat er slechts vergunning kan worden afgegeven voor

een substantieel lager aantal vluchten dan dat Schiphol voor het uitbreken van de corona-pandemie bediende.

Nu 'helpt' het dat het huidige gebruik van de luchthaven nog niet op het oude (pre-corona) niveau is. Dat maakt dat een eventueel opgelegde reductie van het aantal vliegbewegingen op de korte termijn minder 'pijn' doet. Daar staat tegenover dat met het herstel van het internationaal reizigersverkeer de behoefte aan meer vliegverkeer weldra zal terugkeren.

Waar mogelijk moeten we maatregelen nemen die op de korte termijn leiden tot vermindering van uitstoot en hinder. Tegelijkertijd dwingt de situatie ons na te denken over hoe Schiphol ook met significant minder vliegbewegingen duurzaam kan functioneren.

Dat maakt dat we niet alleen maatregelen moeten treffen die snel effect sorteren -de 'quick wins' moeten inzetten- maar ook een strategie voor de langere termijn moeten ontwikkelen. Hierbij moeten we breder kijken dan naar ruimtelijke maatregelen alleen. Mijn advies is om samen met Schiphol, MRA en Rijk, meer fundamenteel na te denken over hoe ook op de lange termijn een internationale luchthaven te midden van een intensief bevolkt gebied kan functioneren en daaraan waarde toe kan voegen.

De milieudruk -gekoppeld aan de maatschappelijke weerstand- noopt tot een driesporen beleid:

- Op de korte termijn; **het spoor van de 'quick wins'**, het treffen van maatregelen die leiden tot reductie van uitstoot en hinder.
- Voor de middellange termijn geldt **het spoor van de ruimtelijke inpassing**. Hierin staat de ontwikkeling van een positieve wederkerigheid luchthaven-omgeving centraal. De aanwezigheid van Schiphol wordt ingezet als het vliegwiel achter een versterkte ontwikkeling van 'de achtertuin' van de MRA.
- Voor de lange termijn geldt **het spoor van de transitie**. Hierin denkt de provincie samen met Schiphol, Rijk en MRA na over een fundamenteel ander functioneren van de luchthaven en het luchtverkeer. Dit deel van de oplossing gaat mogelijk de reikwijdte van het provinciaal bestuur te buiten, maar de provincie kan als direct betrokkene dat debat wel entameren en faciliteren.

3 Het spoor van de ruimtelijke inpassing; Schiphol als hefboom in versterkte wederkerigheid luchthaven-omgeving

We moeten in de zoektocht naar maatregelen om hinder en uitstoot te verminderen de 'quick wins' benutten maar tegelijkertijd werken aan een breed ingestoken lange termijn perspectief.

Centrale vraag bij het lange termijn perspectief is *"hoe kunnen de maatregelen die rond Schiphol worden genomen bijdragen aan een versterkte leefbaarheid (= minder hinder, meer ruimte voor ontspanning, grotere biodiversiteit, en meer afwisseling aan omgevingen) binnen de MRA?"*.

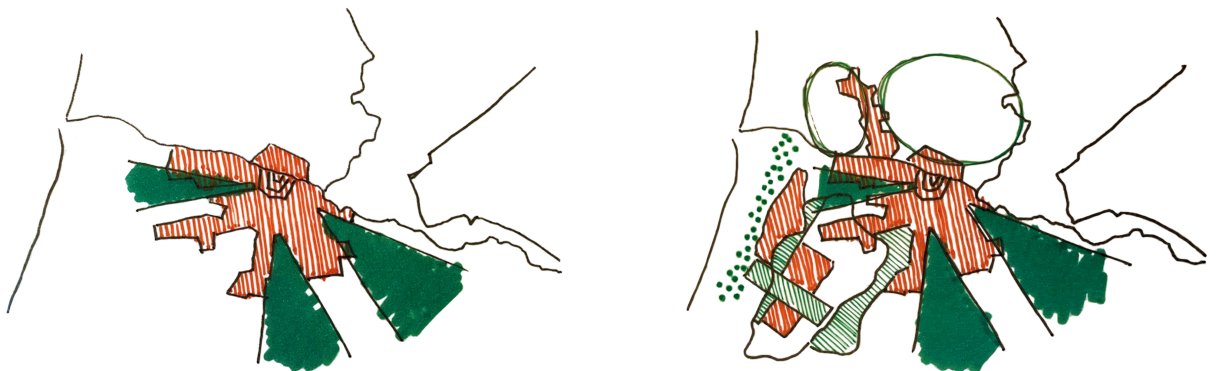
Verschillende recente studies hebben onderzoek gedaan naar mogelijkheden de leefbaarheid binnen de MRA te versterken, hetzij door versterking van de ruimtelijke kwaliteit (studie INTENS) hetzij door het ontwikkelen van meer ruimte voor wonen en werken (Atelier Oostflank Haarlemmermeer).

Telkenmale zijn de uitkomsten vanuit deze studies bestuurlijk met instemming in ontvangst genomen, maar blijken de middelen ontoereikend om hierop door te pakken.

De situatie waarin Schiphol is komen te verkeren biedt de kans hierin een doorbraak te forceren en in het denken over versterking van gezondheid en natuur een stap verder te gaan. Dan helpt het wanneer provincie en Rijk -beiden belanghebbend bij een duurzaam vitaal Schiphol- hierin gelijk optrekken. Dit sluit aan bij het recent vastgestelde Verstedelijkingsconcept voor de MRA -onderdeel van de Verstedelijkingsstrategie MRA- waarin Rijk en regio de opgave onderschrijven om de leefomgeving rond de luchthaven te verbeteren in combinatie met de toekomstige ontwikkeling van Schiphol.

Essentieel is dat deze brede benadering voortbouwt op reeds lopende initiatieven -zoals voornoemde Verstedelijkingsstrategie MRA- en de koppeling met de andere gebiedsopgaven (energietransitie, wateropgaven, klimaatadaptatie, herstel biodiversiteit, bossenstrategie, versterken recreatie dicht bij huis, behoud en ontwikkeling erfgoedkwaliteit) legt.

De ambitie hierbij moet zowel zijn gericht op het versterken van de kwaliteit van de internationale entree als op het verbeteren van de kwaliteit van de achtertuin van de inwoners van de MRA. Op dit moment ligt Schiphol footloose in zijn omgeving. De luchthaven zelf straalt aandacht voor kwaliteit uit, maar zodra de reiziger langs de douane is blijft van deze allure weinig over. Niet alleen blijkt Station Schiphol een tochtig konijnenhol, ook voor wie bovengronds blijft wacht een weinig wervend landschap. De ambitie is dat de internationale entree tot Nederland wordt ingebed in een omgeving van internationale allure waarbij de kwaliteit die men op Schiphol ervaart als vanzelfsprekend naar zijn omgeving wordt voortgezet.



Land(t)goed Schiphol

Het PARK advies is om het thans ontstane momentum te gebruiken voor een brede benadering waarbij de luchthaven wordt ingezet als vliegwiel achter de ontwikkeling van 'Land(t)goed Schiphol'. Een benadering die zowel de kwaliteit van de internationale entree van Nederland versterkt als ook structureel kwaliteit aan de achtertuin van de inwoners van de MRA toevoegt.

Twee typen 'ruimtelijke bouwstenen' dragen bij aan het versterken van de kwaliteit van de internationale entree gekoppeld aan het verbeteren van de 'achtertuin' van de inwoners van de MRA:

- 1 Op bovenregionaal niveau: het realiseren van een schaa sprong in de scheggenstructuur
- 2 Op polderniveau: hernieuwde kracht verschaffen aan de identiteit van de Haarlemmermeer, de polder die Schiphol en al hetgeen daaraan is verbonden huisvest.

Ad 1 Schaalsprong scheggenstructuur

Sedert de jaren vijftig van de vorige eeuw hanteert Amsterdam het concept van de groene scheggen. Al in de jaren veertig en vijftig van de vorige eeuw verrijzen 50.000 woningen in wijken als Bos en Lommer en Buitenveldert, met daartussen omvangrijke parklandschappen die zich vanuit het agrarisch gebied tot ver in het stedelijk gebied voortzetten; de scheggen van de stad.

75 jaar later genieten de inwoners van Amsterdam nog altijd volop van deze scheggen die zich hebben ontwikkeld tot uitloop-, uitren- en uitfiets van de stad, tot regenton en koelmotor van de stad en natuurparel nabij de stad. Het concept van de scheggen maakt dat in de stad het landschap altijd nabij is, dat vrijwel iedere Amsterdammer binnen 20 minuten 'buiten de stad' kan zijn.

Nadien heeft de stad zich doorontwikkeld waarbij een dubbele schaa sprong heeft plaatsgevonden. De stad is uitgegroeid tot *metropoolregio* en de luchthaven van weleer is uitgegroeid tot logistieke stad Schiphol.

Vooralsnog heeft de doorontwikkeling van de groene scheggen geen gelijke tred weten te houden met de doorontwikkeling van het stedelijke weefsel. Dat is zorgelijk, zeker nu onder druk van de opgave woningbouw zoveel mogelijk binnen bestaand stedelijk gebied te realiseren het stedelijk gebied steeds verder intensiveert. Die 'intensieve stad' kan slechts werken bij de gratie van een fantastisch ingericht en goed bereikbaar buitengebied. Fantastisch ingericht, niet alleen als uitloopgebied, maar ook om de negatieve gevolgen van de klimaatverandering op te kunnen vangen (waterberging en -opslag, tegengaan van hittestress) en de biodiversiteit te verrijken.

Om de inwoners van de MRA een hoogwaardige achtertuin te kunnen bieden is het nodig ook in het concept van de groene scheggen een schaa sprong te maken, waarbij de scheggenstructuur wordt opgetild van de schaal naar de stad naar de schaal van de metropoolregio.

Het is wenselijk de scheggen vanuit de oorspronkelijke radiale structuur met elkaar te verbinden en ook de flanken van de MRA op dit netwerk van groenblauwe structuren aan te haken. Daarmee kan Schiphol worden ingebed in een vergroot groen caré. Dit sluit nauw aan bij de bevindingen vanuit het MRA-landschap programma INTENS, maar gaat hierin tegelijkertijd een stap verder.

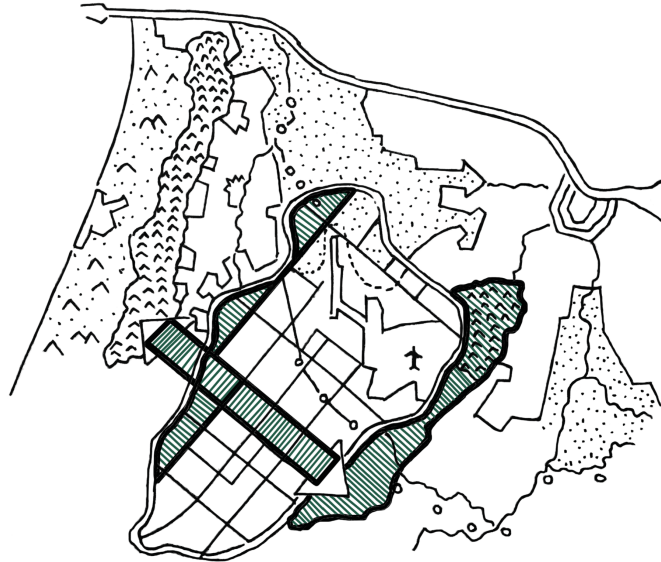
De volgende bouwstenen brengen het concept van de scheggen weer in overeenstemming met het concept van de regionale benadering.

- Westeinderscheg

In het kader van het programma INTENS (2020) is direct aan de oostzijde van Schiphol aanvullend de ontwikkeling van de Westeinderscheg voorgesteld.

Deze scheg heeft een duidelijk begin (Amsterdamse Bos / Nieuwe Meer)- en einde (Westeinderplassen). Daartussen ligt een gebied dat wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van verouderde kassen, enkele groene parels en een veelheid aan stedelijke functies.

In dit gebied ligt het accent op het uitplaatsen van verouderde kassen, het verbeteren van ecologische en recreatieve verbindingen, uitbreiding van de waterverbindingen en incidenteel -waar daartoe de ruimte aanwezig is- de aanplant van bos en natuurontwikkeling. De Westeinderscheg bestaat nu nog vooral in de beleidsvoornemens. Gebruik de ontwikkeling rond Schiphol om deze scheg versneld tot uitvoering te brengen.



- *Haarlemmermeerscheg*

In aanvulling op de bestaande scheggen is het wenselijk de westzijde van de Haarlemmermeerpolder -op de overgang naar de Ringdijk- te ontwikkelen tot een natte, recreatief aantrekkelijk en natuurrijke MRA-scheg, die Nieuw Vennep verbindt met Spaarnwoude. Hier is ruimte voor waterberging in combinatie met herstel biodiversiteit, recreatie, warmteopslag en mogelijk ook extensief wonen.

- *Dwarsscheg*

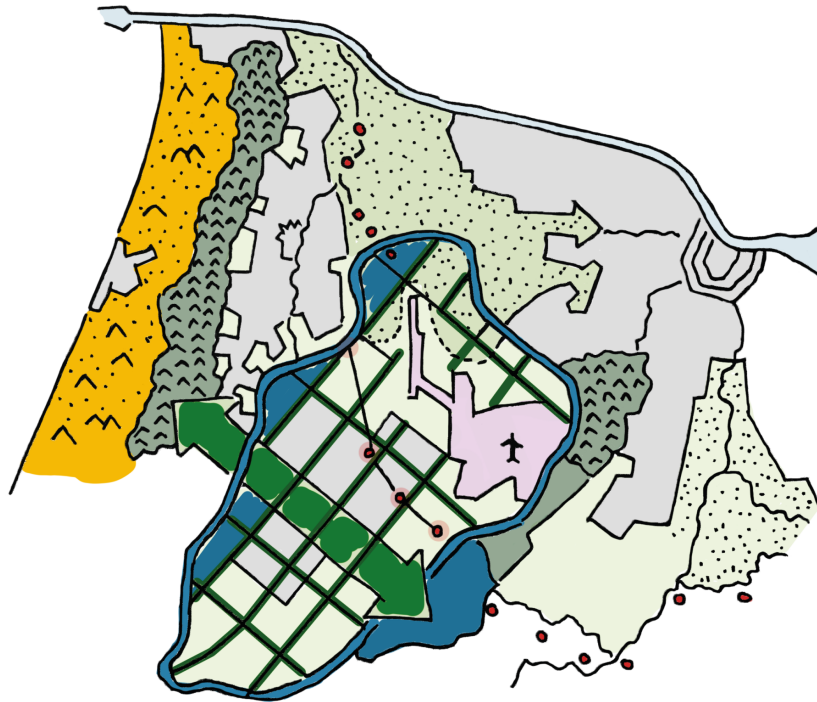
Als ook in INTENS vastgesteld is aanvullend op de radiale scheggenstructuur versterking van de recreatieve en ecologische oost-west verbindingen wenselijk. Door PARK 21 zowel naar het westen als naar het oosten door te trekken worden voor mens en dier de duinen verbonden met de Westeinderscheg. Zo worden de duinen aan het Groene Hart verbonden en worden de recreatieve uitloopmogelijkheden vanuit Hoofddorp en Nieuw Vennep versterkt.

- *Zaanstreek en Waterland*

Anders dan in de voorgaande scheggen ligt het accent hier niet op het verdichten van het landschap, maar veel meer om het verder benutten van het open veenweidelandschap als cultuurhistorisch en recreatief aantrekkelijk uitloopgebied en habitat van tal van weidevogels. Hier laat men de hectiek van het stedelijk leven achter zich en treft men de landschappen van de weidse vergezichten, waar hoge wolkenluchten zich spiegelen in een eindeloze ritmiek van sloten en watergangen, waar het water zo hoog staat dat het vrijwel naadloos overgaat in de aanliggende hooi- en weilanden, waar de grutto's zich op stelten door het hoge gras banen.

Het gaat hierbij deels om kleine ingrepen, die zowel zijn gericht op het versterken van de biodiversiteit als op de mogelijkheden deze open landschappen 'van-binnen-uit te beleven', waarbij kan worden aangesloten op lopende initiatieven.

In deze veenweidegebieden kan de stikstof-opgave leiden tot extensivering van de zittende veehouderijbedrijven. Mogelijk ontstaat daarmee op grotere schaal ruimte voor het verder opzetten van het waterpeil waarmee de bodemdaling -en de daaraan verbonden uitstoot van CO₂- kan worden stopgezet of vertraagd.



Ad 2 Versterkte identiteit Haarlemmermeerpolder

De Haarlemmermeerpolder is de grootste droogmakerij van Noord-Holland. Drooggelegd ten behoeve van het agrarisch gebruik was het lange tijd de graanschuur van Noord-Holland.

De Haarlemmermeerpolder vormde lange tijd een krachtige landschappelijke entiteit. De polder lag beduidend lager dan zijn omgeving, werd omkaderd door een ringvaart, kende een grootschalige, systematisch basisindeling in een lange rechthoeken, was eenduidig in gebruik als landbouwgebied en werd gekenmerkt door een extreme openheid.

Binnen de orthogonaal opgebouwde polder is de later toegevoegde Stelling van Amsterdam een aberratie die een interessante 'madness in the system' toevoegt.

Met de komst van luchthaven Schiphol (1916 /1920), de groei van de logistieke sector en de verstedelijking die vanaf 1975 in een versnelling is geraakt heeft de Haarlemmermeerpolder drie gezichten gekregen:

- Een groot deel van het agrarisch gebied is getransformeerd tot een snel uitdijende woonpolder;

- In een groot deel van de polder bepaalt de aanwezigheid van Schiphol -de luchthaven zelf en het daaraan verbonden logistiek complex- het beeld van de Haarlemmermeer;
- Deels is het nog de grootschalige, open polder van weleer.

Deze driedeling zet de herkenbaarheid van de polder als entiteit onder druk. Daarbij komt dat -in ieder geval tot aan het uitbreken van de coronapandemie- zowel de luchthaven als de woningbouw ruimte voor groei claimen. Beide streven / streefden een aanzienlijke expansie na. Een deel van de 300.000 woningen die Noord-Holland voor 2050 moet realiseren komt in de Haarlemmermeer -ook om wonen en werken meer met elkaar in balans te brengen.

De uitdaging is de functies wonen / logistiek / luchthaven zo goed mogelijk te bedienen en tegelijkertijd werk te maken van versterking van de leefkwaliteit en herstel van de biodiversiteit, en wel zodanig dat dit hernieuwde kracht verschaft aan de kenmerkende ruimtelijke identiteit van de polder. Daarbij moeten ook opgaven ten aanzien van de klimaatadaptatie (waterberging) en energietransitie worden ingepast.

Hiertoe kunnen de volgende bouwstenen worden ingezet.

- *Van ringvaart tot ringpark.*

Los van de ontwikkeling van het grondgebruik en de keuzen die daarin worden gemaakt is mijn advies de ringvaart sterker te profileren als de trotse lijst om het kunstwerk dat de droogmakerij feitelijk is. Ontwikkel de ringvaart tot een veelzijdig ringpark. Net als bij een echte lijst rond een kunstwerk uit 1850 mogen daar wel wat krullen aan zitten; waar daar ruimte toe aanwezig is kan die lijst zich verbreden en zich nadrukkelijker tonen en programmatisch zwaarder worden geladen, terwijl op andere plekken de lijst meer ingetogen kan zijn onder voorwaarde dat deze zich wel als een continue en structurerend element toont.



- *Versterk de orthogonale structuur als overkoepelend polderkenmerk*

Los van de ontwikkeling van het grondgebruik en de keuzen die daarin worden gemaakt is mijn advies om de orthogonale basisstructuur van lange rechthoeken die zo kenmerkend is voor de Haarlemmermeerpolder als overkoepelend gebiedskenmerk sterker aan te zetten en in de ruimtelijke ontwikkeling ook als structurerend en samenbindend element in te zetten.

- *Benut de Stelling van Amsterdam voor het aanbrengen van verbijzonderingen*

Belangrijke elementen in de ruimtelijke kwaliteit zijn naast ordening en overzichtelijkheid ook de tegenhangers hiervan; complexiteit, verrassing en spanning. In de Haarlemmermeer zijn ordening en overzichtelijkheid met het orthogonale basispatroon in ruime mate geborgd. De Stelling van

Amsterdam voegt hier de complexiteit, verrassing en spanning aan toe die maken dat hier echt wat 'te ontdekken valt'.

Mijn advies is om binnen de Haarlemmermeerpolder de Stelling van Amsterdam met el hetgeen daaraan verbonden is (forten, linedijken, inundatievlakten, batterijen) sterker aan te zetten en als samenhangende structuur herkenbaarder te maken.



4 Het spoor van de transitie Anders functioneren van Schiphol

Als onder 3 aangeduid is rond Schiphol een breed pallet aan ruimtelijke maatregelen denkbaar die gaan leiden tot een versterkte ruimtelijke inbedding van Schiphol in zijn omgeving waarmee deze ook waarde aan die omgeving toe gaat voegen. Tegelijkertijd is mijn advies om het ontbreken van de natuurvergunning ook te benutten voor de inzet van een tweede -niet ruimtelijk- spoor; die van de transitie in het luchtverkeer.

In februari 2021 publiceerden Universteit Utrecht / WUR / Nyenrode en Drift de *white paper* 'Houvast voor duurzame vernieuwers'. Daarin benadrukken zij dat bij iedere transitie een aantrekkelijk toekomstbeeld en/of een concrete prikkelende ambitie onmisbaar zijn. Zo'n toekomstbeeld of ambitie helpt niet alleen om richting te geven aan koplopers maar ook om te toetsen of je de goede dingen doet. In deze *white paper* beschrijven de wetenschappers de weg van 'transitie denken' naar 'transitie doen'. Kern is dat 'groot denken' wordt gekoppeld aan 'klein doen'. Dat is ook de boodschap die SER-lid prof. dr Katrien Termeer benadrukt, je moet een lange termijnperspectief weten te verbinden met 'small wins' die laten zien dat je geen luchtkastelen nastreeft, maar realiseerbare doelen die echter wel tijd, geduld en bestuurlijke volharding vergen.

De problematiek rond stikstof, PFAS, CO₂ lijkt zonder een systeemverandering onoplosbaar. De wijze waarop we produceren, werken, eten, transporteren en reizen is niet langer vol te houden. We lopen

tegen de grenzen van hetgeen het systeem aankan. Voornoemd white paper en Katrien Termeer benadrukken dat maatschappelijke systemen als energievoorziening, mobiliteit en landbouw zó groot en complex zijn, dat ze niet eenvoudig en zeker niet snel te veranderen zijn.

We moeten rekening houden met de situatie waarin het jaarlijks aantal vliegbewegingen op Schiphol voor langere termijn -zo niet blijvend- substantieel onder het niveau van voor het uitbreken van de corona pandemie ligt.

Ook het toenemend maatschappelijk verzet wijst er op dat tenminste een deel van de samenleving smacht naar een ander functioneren van de luchtvaart. Eénmaal de rust in het luchtruim tijdens corona ervaren dringt een groot deel van de omwonenden nu aan op maatregelen die die rust deels terugbrengen, echter nadrukkelijk zonder afscheid te willen nemen van de 'luxe' van de nabijheid van een goed functionerende luchthaven en de daaraan verbonden sociaaleconomische benefits. Men waardeert de luchthaven, maar vraagt nadrukkelijk om een ander opereren van de luchthaven waarmee de overlast wordt ingeperkt.

Grote transities worden niet van de ene op de andere dag bereikt maar zijn het resultaat van een langdurig proces waarin alle betrokken partijen geleidelijk meer begrip voor elkaars standpunt gaan krijgen en waarbij geleidelijk een gedragsverandering plaatsvindt. Voorwaarde hierbij is ook een bestuurlijke volharding. Het moet duidelijk zijn waar overheden op koersen, doelen moeten meetbaar en verifieerbaar zijn, opdat marktpartijen tijdig op toekomstige voorwaarden en omstandigheden kunnen inspelen. Maar dat gebeurt alleen wanneer zij doordrongen zijn van nut en noodzaak, maar ook van het feit dat er geen ontkomen mogelijk is. In dit langlopend proces banen 'early adapters' de weg voor een bredere beweging. Daarbij helpt het wanneer op korte termijn 'small wins' worden ingeboekt die zichtbaar maken dat het grotere doel op termijn gerealiseerd kan worden, die onderstrepen dat men geen *fata morgana* nastreeft maar een realistisch doel dat bij gemeenschappelijke inspanning op termijn kan worden behaald.

In dit geval zouden naast de provincie ook de omwonenden, de MRA, Schiphol en Rijk betrokken zouden moeten zijn.

Het is niet aan de Provincie te bepalen hoe Schiphol zijn werkzaamheden organiseert. Maar tegelijkertijd is Schiphol een nationaal belang en is de oplossing van de situatie waarin Schiphol is komen te verkeren een nationale opgave. Een opgave waar Rijk, Schiphol, MRA en provincie gezamenlijk voor staan en die bij voorkeur in gezamenlijkheid tot een oplossing wordt gebracht. In dat proces kan de Provincie een entamerende en faciliterende rol op zich nemen.

Een mogelijk voorbeeld van een 'small win' is het weren van korte-afstandsvluchten waarvoor het railvervoer een goed alternatief kan bieden of het schrappen van vluchten met een beperkt economisch nut (=vluchten met weinig betekenis voor de handel, het zakelijk luchtverkeer en voor vakantieverkeer).

Op termijn kan ontwikkelruimte ontstaan wanneer de technologische ontwikkeling de milieuhinder door opstijgend en landend vliegverkeer weet af te schalen. Door eerst een aantal banen te reserveren voor toestellen die bij start en landing overschakelen naar elektrisch aangedreven motoren, en dat aantal uit te breiden naarmate de techniek voortschrijdt, kan ontwikkelruimte worden gecreëerd.

Een kans die mogelijk wat verder in de tijd ligt is het aangaan van strategische allianties met nabije luchthavens. Wereldluchthavens zien elkaar nu nog vooral als concurrent, waar een versterkte samenwerking kansen biedt voor een efficiencyslag die ertoe kan leiden dat minder vliegbewegingen nodig zijn waardoor luchthavens met minder ruimtebeslag toekunnen. Hierbij kan worden gedacht aan een samenwerking met de luchthavens van Parijs, Londen en Düsseldorf, waarbij de een de poort naar Noord-Amerika wordt, de ander die naar Zuid-Amerika, de derde de poort naar Afrika en de vierde de poort naar Azië wordt. Voorwaarde hierbij is dat deze luchthavens onderling optimaal door een snel en hoogwaardig vervoerssysteem met elkaar zijn verbonden.

5 Conclusie

Mijn advies vanuit de Ruimtelijke Kwaliteit is om als provincie niet alleen te kijken naar wat we op korte termijn aan ruimtelijke maatregelen kunnen treffen, maar ook om samen met de luchthaven, MRA en het rijk een breder perspectief te ontwikkelen waarmee gekoppeld aan het duurzaam functioneren van Schiphol duurzaam kwaliteit aan de bredere leefomgeving van de luchthaven wordt toegevoegd. Dat laatste is essentieel. We moeten de maatregelen die we nu en op termijn gaan treffen om uitstoot en hinder terug te brengen zodanig orkestreren dat zij de positie van de internationale entree versterken, en tegelijkertijd bijdragen aan de ontwikkeling van die 'prettige achtertuin' voor de inwoners van de MRA.

De problematiek rond de milieuvergunning rond Schiphol vraagt dringend om een oplossing, maar tegelijkertijd zijn de oplossingsmogelijkheden voor de korte termijn uitermate beperkt. Dat maakt het raadzaam om dit vraagstuk vanuit drie verschillende termijn te benaderen.

Voor de korte termijn moeten de mogelijkheden om 'quick wins' te realiseren waar mogelijk worden benut. Deze zijn nodig om Schiphol draaiende te houden.

Tegelijkertijd blijken de mogelijkheden om op korte termijn spoed-reparaties uit te voeren dermate beperkt dat we ons moeten voorbereiden op een langere periode waarin aanzienlijk minder vliegbewegingen vergund zijn dan tot voor corona op Schiphol werden uitgevoerd.

In deze periode kan de provincie langs twee sporen bijdragen aan een toekomstbestendige ontwikkeling van Schiphol:

- Langs het spoor van de ruimtelijke inrichting: door een versnelde herinrichting van de brede omgeving van Schiphol (middellange termijn) die maakt dat de leefomgeving van de 2.5 miljoen mensen die in de MRA wonen en werken wordt aanzienlijk versterkt en waarbij ook herstel van biodiversiteit plaatsvindt. Deze aanpak zal er ook toe bijdragen dat de belasting door uitstoot van stikstofoxiden en ammoniak op termijn afneemt. In deze benadering wordt de problematiek rond de milieuvergunning benut als hefboom voor een integrale opwaardering van de leefkwaliteit in de brede omgeving van Schiphol.
- Langs het spoor van de transitie. Door met alle betrokken partijen het gesprek over de transitie van het luchtverkeer en daaraan verbonden het functioneren van de luchthaven te midden van een intensief bewoonde omgeving aan te gaan en waar nodig open te breken.