

## **NOORDVLEUGELPROGRAMMA**

lezing Mainport Schiphol Debat, 17 maart 2006. De genummerde tussenkopjes verwijzen naar de getoonde plaatjes. Belangstellenden kunnen deze opvragen bij het agentschap van de Vereniging Deltametropool. ([janwillem@deltametropool.nl](mailto:janwillem@deltametropool.nl) )

### **1. stellingen**

Dit betoog over ruimtelijke ordening rondom Schiphol vat ik samen in drie stellingen:

**stelling 1: Klimaatveranderingen zullen leiden tot Hollandwerken.**

De hardnekkigheid waarmee we ons hier sinds het jaar 1000 de put in malen dwingt periodiek tot grote waterstaatswerken. De vorige eeuw waren dat de Zuiderzeewerken en de Deltawerken. Deze eeuw valt niet langer te ontkomen aan Hollandwerken.

**stelling 2: Bereikbaarheid van Schiphol is van zwaarwegend nationaal belang.**

Holland ligt op het snijpunt van een continentale handelsroute langs de Rijn en een intercontinentale scheepvaartroute langs de kust. Het dient al zo'n 500 jaar voor noordwest Europa als mainport voor vracht, personen, energie en informatie. Schiphol vervult een onmisbare rol in deze mondiale handelsbetrekkingen. Een halve eeuw periodieke discussies over alternatieve locaties heeft nooit iets opgeleverd. Schiphol blijft liggen waar het ligt en zal daar ook uitbreiden.

**stelling 3: Water dient bij voortgaande verstedelijking als centrale attractie.**

In dit platte en natte land is wonen aan het water van oudsher een attractie. Deze bijzondere kwaliteit van het Hollandse landschap kan, ook internationaal, meer worden uitgebuit.

### **2. noordvleugelprogramma**

In het verlengde van de nota ruimtelijke ordening wordt voor de noordvleugel een investeringsprogramma voorbereid. Het kabinet wil over dit noordvleugelprogramma nog deze zomer beslissen. De tweede kamer zou de voorstellen dit najaar, nog voor de verkiezingen, moeten behandelen. Dat programma omvat acht megaprojecten: Schiphol, de wegverbinding A6 – A9, de Zuiderzeelijn, de verkeersafwikkeling rondom Utrecht, de Zuidas, woningbouw in Haarlemmermeer/Bollenstreek, verdere groei van Almere en het Utrechtse bouwprogramma. Bovendien omvat het een vooralsnog vaag geformuleerd blauw-groen programma.

Omdat de delta voorwaarden schept voor de metropool lijkt het mij verstandig om juist met dat blauwgroene programma te beginnen.

Om voor de groei van Schiphol ruimte te reserveren lijkt het mij bovendien verstandig verdere verstedelijking liever op een afstand van 20 tot 30 kilometer van de luchthaven te projecteren dan binnen die straal van 20 kilometer.

### **3. Rijndelta**

Zoals bekend dient rekening te worden gehouden met klimaatverandering, zeespiegelrijzing, sterkere seizoenfluctuaties in de zin van nattere winters en drogere zomers, meer en heviger stortregens, de Rijn als regenrivier met in de zomer lage tot zeer lage afvoer en een zouttong uit zee die via de riviermonden en onder de duinen door steeds dieper landinwaarts dringt. Dit zal leiden tot de noodzaak om een samenstel van maatregelen te treffen, die in combinatie van dezelfde orde zullen blijken als Zuiderzeewerken en Deltawerken. Vandaar 'Hollandwerken'.

### **4. voorstudie Hollandwerken**

Als eerste indicatie daarvan een overzicht van Holland als deltametropool. Met rood is de zogenaamde 'dijkkring 14' aangegeven, de beschermingslinie van het inliggende land tegen het buitenwater: ruwweg het gebied tussen Noordzee, Noordzeekanaal, Nieuwe Hollandse Waterlinie en Nieuwe Merwede/Oude Maas/Nieuwe Waterweg, het stedelijke kerngebied van Nederland, kortom de Deltametropool.. Uit een voorstudie van H+N+S in opdracht van de vereniging Deltametropool komt naar voren dat drie waterstaatkundige ingrepen nodig zijn: De toevoer van zoet en schoon Rijnwater vergt een aanvullende 'Toevoer Zuid' bestaande uit: nieuwe waterbekkens stroomopwaarts, herstel van de verbinding tussen Nederrijn en Hollandse IJssel en het aanwijzen en aanleggen van een aantal waterbekkens aan de noordzijde en de zuidzijde van de Oude Rijn om daarin gedurende de zomer het brakke kwelwater op te slaan.

### **5. Schiphol in Noordwest-Europa**

De opkomst van zogeheten 'low cost carriers' leidt tot een ander perspectief op de toekomst van Schiphol, omdat een groter deel van het intra-Europese verkeer via regionale vliegvelden kan worden afgewikkeld. Zo kan Schiphol zich concentreren op zijn functie van intercontinentale HUB met een hoog aandeel transferpassagiers. Die intercontinentale HUB-functie vergt uitstekende verbindingen over land met het gebied waarvoor het die functie vervult, de 'catchment area'. Van Schiphol uit bezien gaat het dan om vier hoofdroutes: de Schelde/Seine Route naar Antwerpen/Parijs, de Maas/Roer Route over Eindhoven naar Duisburg en Maastricht/Aken/Luik, de Rijnroute over Arnhem naar Düsseldorf/Keulen en de Eems/Elbe Route over Groningen naar Bremen/Hamburg.

### **6. Plesmanboulevard**

In de Schipholregio dient de A9 als collector van alle autowegen die tot deze routes behoren: van noord naar zuid A6, A1, A2, A4, A10/A7, A5 en A8. Het zou dus passend zijn om deze A9 de naam Plesmanboulevard te geven. De Ring van Amsterdam verandert in een binnenstedelijke ring. De Plesmanboulevard dient daarom op de nationale en deels internationale collectorfunctie te worden ingericht.

### **7. IJmeer: waterhuishouding**

Wonen aan het water is tegenwoordig internationaal in de mode. Ook Amsterdam, al enige honderden jaren een typische waterstad, doet weer graag mee, zoals blijkt uit de herinrichting van het oostelijk havengebied, IJburg en de plannen voor de noordoever van het IJ.

In het noordvleugelprogramma is de bouw van 45.000 woningen in Almere opgenomen, vooral aan de westzijde. gedeeltelijk ook in het IJmeer. Ook hier zal met de waterhuishouding moeten worden begonnen. Eisen van veiligheid en waterkwaliteit kunnen er toe leiden dat er een waterhuishoudkundige scheiding nodig is tussen IJmeer en Markermeer, bijvoorbeeld in de vorm van grote rieteilanden.

### **8. IJmeer: Maritiem Almere**

Als onderdeel van het noordvleugelprogramma wordt door Almere en Amsterdam in samenwerking met Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer en ANWB en de betrokken provincies hard gewerkt aan wat genoemd wordt een 'Waterpark IJmeer'. In opdracht van Almere deden Teun Koolhaas en Ellen Marcusse een voorstudie voor een 'Maritiem Almere'.

## **9. ontwikkelingsprogramma Groene Hart**

Kortgeleden heeft de stuurgroep Groene Hart van de provincies Holland en Utrecht een ontwikkelingsprogramma Groene Hart uitgebracht. In de integrale kwaliteitszoning zijn in paars de veengebieden met sterke bodemdaling aangegeven, met paars omrand veenparken, zoals aan de oostzijde van Leiden. In lichtgeel droogmakerijen met weinig en zoete kwel, zoals die rond de Braassemermeer. Wat verder te doen met deze dalende veengebieden is nog onderwerp van studie.

## **10. Rijnlander Meren**

In die studie zal, lijkt me, ook wonen aan het water moeten worden betrokken. Ter indicatie daarvan een suggestie voor wonen rond oude en nieuwe Rijnlander Meren. Over de verstedelijking in de Haarlemmermeer en Bollenstreek en langs de Oude Rijn woedt een hevige discussie. Als bijdrage aan die discussie voeg ik, op grond van dit Ontwikkelingsprogramma Groene Hart een waterstad à la Loosdrecht toe. Wonen in dorpse dichtheden rondom de Rijnlander meren, gevormd door Kagerplassen en Braassemermeer plus nieuw te graven Alkemader Plassen en opnieuw onder water te zetten delen van de Haarlemmermeer.

## **11. grondbeleid**

Door het noordvleugelprogramma zal, zoals gebruikelijk, het landbouwareaal afnemen ten gunste van andere vormen van grondgebruik, in dit geval water, natuurontwikkeling en wonen. Het is van belang wegen te vinden tot onderlinge verevening tussen winstgevende bebouwing en verliesgevende natuur. We leven nu in de wereld van de jackpot, waarin toevallige grondeigenaren dankzij ruimtelijk beleid enorme winsten maken. Het is daarom nuttig om, analoog aan de melkquota, serieus te onderzoeken of we via een Amerikaans systeem van verhandelbare ontwikkelingsrechten niet tot een grondbeleid kunnen komen dat minder op een casino lijkt.

## **12. Hollandwet**

De grote waterstaatswerken in de twintigste eeuw zijn steeds bij aparte wet geregeld. De Zuiderzeewet en de Deltawet zijn wetten met niet meer dan vijf of zes korte artikelen. Daar zijn goede ervaringen mee opgedaan. Ook een Hollandwet zou zo kort kunnen zijn. De Vereniging Deltametropool heeft vorig jaar in een congres een proeve van zo'n Hollandwet besproken. In dat ontwerp is de *uitvoering* van de Hollandwerken in handen van drie bestuursorganen:

- de herenigde Provincie Holland, inclusief Utrecht, voor de algemene leiding en regie
- een Waterschap Holland, verantwoordelijk voor het waterbeheer
- een Vervoerschap Holland, verantwoordelijk voor het mobiliteitsbeheer.

Sindsdien zijn ook andere initiatieven ontplooid, zoals het manifest van de Holland Acht.

Klimaatveranderingen en veranderingen in de mondiale economische verhoudingen vragen in Holland om de uitvoering van grote werken die enige tientallen jaren van geconcentreerde inspanning vergen. Een doelgerichte en samenhangende aanpak van deze Hollandwerken is veilig te stellen door deze bij wet te regelen.

DHF  
17.03.06