



PUBLICATIE

**LUCHTHAVEN-
SYMPOSIA
2016–2012**

→ OVERZICHT
LEZINGEN

Index

3	Schiphol naar de toekomst De adaptieve luchthaven
18	Het DNA van een betere luchthavenregio
34	Towards a better airport region
	AirportCity
55	Masters of AirportCity
65	Vergezichten
74	Metropolitane Strategie & Connectivity
85	AirportCity als businessmodel
	Bewegingen rond de Luchthaven
94	Bewegingen en megastructuur
102	Van mainport naar metropool
112	De ontwikkeling van Schiphol tot AirportCity
120	Logistiek als uniek sellingpoint
130	Bewegingen en reizigers
137	Colofon

PAKHUIS
DE ZWIJGER

LUCHTHAVENSYMPOSIUM +
BOEKPRESENTATIE

NOVEMBER 2016

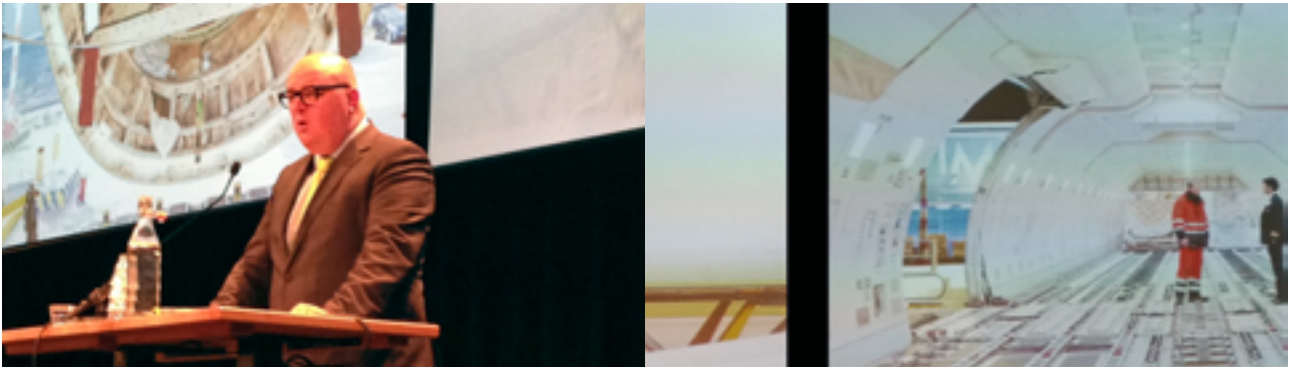
**SCHIPHOL
NAAR DE
TOEKOMST
→ DE ADAPTIEVE
LUCHTHAVEN**



→ **Op vrijdag 11 november jl. vond in Pakhuis De Zwijger in Amsterdam volgens inmiddels goede traditie een nieuw Luchthavensymposium plaats. Alweer het vijfde op een rij, georganiseerd door Podium voor Architectuur Haarlemmermeer en Schiphol. Ieder symposium heeft zijn eigen thema; voorgaande jaren waren dat: *Bewegingen rond de luchthaven* (2012), *AirportCity* (2013) en *Op weg naar een betere luchthavenregio* (2014) en *Het DNA van een betere luchthavenregio* (januari 2016). Dit vijfde en laatste symposium draaide volledig om het thema *Schiphol naar de toekomst*. Kees Christiaanse (partner KCAP Architects & Planners), Theo Baart (fotograaf), Cees van der Veeken (partner LOLA Landscape Architects), Marieke Berkers (architectuurhistoricus) en Paul Mijksenaar (founder Mijksenaar wayfinding experts) dachten én spraken vanuit hun diverse disciplines buiten de kaders; hoe zou het Schiphol van 2116 (verder in het verhaal wordt gesproken over 2116) eruit zien? Ook werd deze middag het boek *De adaptieve luchthaven, Schiphol naar de toekomst* (uitgegeven in samenwerking met nai010 Uitgevers) gepresenteerd door redacteurs Joost van Faassen en Bart de Jong en in ontvangst genomen door Schiphol Group-CCO André van den Berg. De perfecte afsluiting van een boeiende reeks symposia.**

→ Schiphol bestaat honderd jaar. Ooit begon het met een eenvoudige start- en landingsbaan in een weiland, nu staan we hier. Een bijzonder moment. Het Podium voor Architectuur grijpt dit moment aan om vooruit te blikken. Niet zomaar, maar decennia vooruit. Op weg naar een mindset die de vaste denkpatronen over ontwikkeling in en uitbreiding overstijgt, geven de sprekers vanmiddag tijdens het allerlaatste Luchthavensymposium alvast een voorproefje van de toekomstige luchthaven. Vanuit analyse, ontwerp, onderzoek en beschouwing geven zij hun visie op het Schiphol van 2116. Wat is de toekomst van de luchthaven? Hoe kunnen we opnieuw betekenis geven aan de regio? Wat zijn onze werkelijke competenties en kwaliteiten en hoe kunnen we die op een nieuwe manier benutten? In wat voor luchthavenregio willen we leven?





Opening

→ **John Nederstigt**
wethouder Duurzame Economische
Ontwikkeling, Innovatie, Onderwijs
en Jeugdzorg en Locoburgemeester
gemeente Haarlemmermeer

→ **De focus verleggen**

Het symposium wordt geopend door wethouder John Nederstigt. Al voor hij het woord krijgt, is het begrip 'circulaire economie' al een aantal keer genoemd en daar zal het vandaag niet bij blijven. John Nederstigt heeft zich ook gestort op de 'opdracht' die alle sprekers ter voorbereiding hebben ontvangen. "Stel je voor, het is 11 november 2076. Een nieuwe werkdag. Mijn kleindochter, die voor internationaal concern werkt, rolt 's ochtends, in haar geheel energie neutrale appartement, haar iPad uit en kijkt waar in Europa haar werkplek zich die dag zal bevinden. Het wordt Malaga, waar ze geheel duurzaam in een uur naartoe vliegt. Mooi denkt ze, dan kan ik in de lunchpauze wellicht nog wat zonnemeepakken. Toekomstmuziek? Science fiction?", vraagt Nederstigt zich direct af. "Misschien... maar misschien ook niet." Als wethouder is hij niet direct verantwoordelijk voor luchthavenzaken, maar streeft hij wel - vanuit zijn portefeuilles duurzame economische ontwikkeling, en innovatie - naar een circulaire economie, zo vertelt hij. "De gemeente Haarlemmermeer werkt hier hard aan en daarin speelt Schiphol een ontzettend belangrijke rol. Het maatschappelijk debat gaat tegelijk al jaren over de hinder van deze luchthaven versus groei. Dat kunnen we blijven doen; blijven kijken naar wat niet kan, hindernissen blijven oproepen. Maar ik denk: juist hier liggen kansen. Een mooi voorbeeld, al een feit, is het gebruik

van olifantsgras rondom Schiphol. Ganzen houden er niet van, het filtert CO2 en geluid en het is een prima grondstof. We moeten de focus verleggen: van de hinder en de lasten naar lusten en de kansen. Juist hier is ruimte voor start-ups, experiment, met als één van de doelen een duurzame, circulaire economie." John Nederstigt sluit zijn welkomstwoord af en trapt het vijfde Luchthavensymposium af met een citaat van Abraham Lincoln: *'De beste manier om de toekomst te voorspellen is door hem zelf te creëren.'*

←

→ **Kees Christiaanse**
partner KCAP Architects & Planners

→ **Productieve landschappen in Haarlemmermeer**

“Vroeger was een vliegveld een halte voor vliegverkeer, ergens (ver) buiten de stad. Niet meer, niet minder. Tegenwoordig is een airport een polycentrische kern in het stadscentrum, zeker als het een internationale hub betreft; het bekende *airport city-verhaal*”, aldus Kees Christiaanse. Het is niet de eerste keer dat hij vanuit zijn professie een blik op de toekomst werpt. In zijn tijd als partner van OMA maakte hij 1986 samen met Rem Koolhaas een maquette in het kader van de visie *Nederland nu als ontwerp*. “Wij hebben toen gekeken naar het kapitalistische scenario. Wat gebeurt er als Nederland zich langzaam ontwikkelt volgens het kapitalisme? Eigenlijk een beetje zoals nu... Wat we toen ook al zagen en ten volste hebben benut, is het feit dat de Haarlemmermeer een fantastisch uitbreidingsterrein is voor de economie. Een deel van dit gebied heeft zich daadwerkelijk zo ontwikkeld, denk aan de as Hoofddorp – Aalsmeer die sterk verstedelijkt is. Ten opzichte van toen, is de luchthaven uitgebreid in landingsbanen. Die beslaan veel oppervlakte, mede door de ruimte en afstand die een vliegtuig nodig heeft om met zo min mogelijk verspilling van brandstof, op te stijgen. In eerste instantie zijn er allerlei stijg- en landingsbanen in verschillende windrichtingen aangelegd. Toen was nog niet bekend dat vliegtuigen toch niet zó afhankelijk zijn van wind.”

Wat is de waarde van het toekomst voorspellen? In de loop van de tijd heeft KCAP Architects&Planners veel plannen gemaakt voor onvoorspelbare toekomstscenario's. Een voorbeeld hiervan is het plan voor de stedenbouwkundige ontwikkeling rondom het toekomstig TGV-station in Montpellier. “We hebben toen een plan gemaakt in omgekeerde richting. Te beginnen bij het definiëren van de waarden van het betreffende landschap. Aan de hand daarvan hebben we een printplaat gemaakt waarbinnen ontwikkeling kan gaan plaatsvinden. Immers: die waarden staan vast, maatschappelijke en economische ontwikkelingen niet. Dus niet: we gaan 2000 woningen bouwen, maar: we gaan kijken of de wens van 2000 woningen binnen de mogelijkheden ligt”, legt Kees Christiaanse

uit. “Als je deze manier van werken verder zou door trekken naar Schiphol, dan geeft dat handvatten voor de toekomst. Als je uitzoomt boven dit gebied, zie je een landschap. Daarbinnen bevindt zich Schiphol, maar je ziet groen landschap. Dat is het voordeel van die lange landingsbanen; daartussen ontstaat ruimte. De luchthaven werkt als het ware als een groene wig. Mede dankzij de geluidscontouren, waar dus niet gebouwd wordt. Zonder Schiphol en haar lange landingsbanen was dit gebied zeer waarschijnlijk hélemaal volgebouwd. Nu is daar een natuurgebied ontstaan, ongeveer zo groot als de Kennemerduinen en de Oostelijke Vechtplassen. Dit landschap waarbinnen het stadje Schiphol ligt, is bovendien een ecologische broeiplek. De geluidscontouren en de groeiende luchthaven zijn op die manier ook als iets positiefs te beschouwen!”

Volgens Kees Christiaanse zijn er drie belangrijke peilers rondom de luchthaven, waar rekening mee gehouden moet worden bij het kijken naar de toekomst. “Ten eerste bieden de *airport corridors* veel kansen. en tweede: de backyard van Schiphol. Van oorsprong wordt Hoofddorp als een soort achtertuin ontwikkeld Niet in negatieve zin, niet als soort van bijkeuken, maar juist als plek waar veel (onmisbare) *supporting activities* plaatsvinden. Het is belangrijk om hier vanuit de gebiedsontwikkeling aandacht aan te schenken. Ten derde is de zogenoemde last stop before the airport een belangrijk punt om rekening mee te houden bij de toekomstige ontwikkeling van dit gebied. Vanuit Hoofddorp reis je met het OV in vier minuten naar Schiphol. Tussen die last stop en de luchthaven bevinden zich meerdere bedrijven-terreinen. Per minuut dat een kantoorgebouw verder verwijderd is van Schiphol, daalt de huur.” Tot slot benoemt Kees Christiaanse de positieve uitwerking die de luchthaven op de omliggende stadscentra heeft. Hier gaat ook het boek over waar hij momenteel aan werkt: *The Noise Landscape*, waarin wordt gekeken naar de positieve uitwerking die *airport cities* zoals Schiphol hebben op de ‘geluidslandschappen’. Hij noemt de luchthaven en het gebied eromheen een ‘productief landschap’. Hij ziet de toekomst van de luchthaven positief in: “Productieve landschappen zorgen veranderingen van de economie, hetgeen weer leidt tot een renaissance van de stad.”

←



→ **Theo Baart**
fotograaf

→ **Schiphol als grensstad**

Theo Baart maakte en presenteerde vorig jaar het boek: *Werklust, geluidslandschap*. Hierin vertellen foto's het verhaal van het landschap dat zich bevindt in de schaduw van de luchthaven. Baart legde de transformaties in het landschap van Haarlemmermeer vast over een tijdspanne van dertig jaar. Vandaag laat hij zes foto's zien, aan de hand waarvan hij vooruitblijkt naar 2076.

"Persoonlijk vind ik Schiphol één van de mooiste landschappen die Nederland rijk is. Oké, de Biesbosch en de Hoge Veluwe zijn ook niet verkeerd, maar de tweede Maasvlakte en Schiphol zijn buitengewone, schone landschappen. Schiphol is soeverein. En licht autistisch als het gaat om de omgang met de omgeving. Dat zorgt soms voor wrijving. Dat is nu juist wat ik fotografeer. Want daar waar het schuurt, daar vindt het meest interessante van onze cultuur plaats."

In 1960 kwam Theo Baart in Hoofddorp wonen.

"Mijn moeder, ze is nu in de negentig, heeft zich altijd verzet tegen de uitbreiding van Schiphol. En nog steeds eigenlijk. 'Ik was er eerst', is haar mening. Ik vind dat zó fascinerend; zodra het over Schiphol gaat, komen direct alle negatieve dingen zoals fijnstof, herrie, mogelijke ongevallen op tafel." Op zich reële risico's, maar de luchthaven wordt over het algemeen wel érg met samengeknepen billen benaderd', zo vindt Baart. "Alsof het over een lekkende kernreactor gaat. De discussie verlegt zich zelden richting de positieve dingen, de kansen en mogelijkheden. Ik zeg: ga de confrontatie aan met de harde kern en zachte buitenkant van Schiphol. Maak er een nationaal landschap, nationaal park van.

Hang Schiphol onder een grotere paraplu, met meer werving. Dat zorgt voor veel meer mogelijkheden en wellicht ook voor verbindingen. Momenteel is er bijvoorbeeld een fusie gaande tussen de gemeente Haarlemmermeer en een aantal noordelijker gemeentes. Nu ben ik benieuwd of daar ook iets mee wordt gedaan in het kader van verbindingen zoeken. Daarbij vind ik: haal je iets weg, voeg dan ook iets toe."

In het debat rondom Schiphol, zo vindt Baart, worden vooral veel rationele argumenten gebruikt. "Zo'n argument is: 'Schiphol is belang'. Dat kan zeker zo zijn, maar niet rationele argumenten zijn niet altijd de meest aantrekkelijke. Het intellectuele kapitaal en de capaciteit voor een mooi toekomstscenario voor Schiphol zijn aanwezig. Maar, een andere manier van denken is essentieel. Er moeten ramen open, ruimte worden gemaakt voor niet-rationele argumenten. Wat hebben we eigenlijk te verliezen? We moeten de koudwatervrees overwinnen en de discussie nu eens durven voeren met andere dan the usual suspects. Want daar stopt de discussie snel; binnen no time gaat het dan weer over vogelrichtlijnen en geluidsoverlast. Als Schiphol door wil gaan op het ingeslagen pad – wat volgens mij zo is – dan moet de luchthaven kiezen voor een andere omgang met de omgeving."

←



→ **Cees van der Veen**
partner LOLA Landscape Architects

→ **Het Schipholand**

“Velen profiteren van de groei van Schiphol, maar dit mag niet ten koste gaan van alles voor de minderheid. De grens is al zo goed als bereikt”, zo stelt landschapsarchitect Cees van der Veen. “Schiphol wil meer herrie produceren. Dan moet daar iets tegenover staan. Schiphol heeft het idee dat ze nu toch al wel genoeg gedaan heeft. En dat je met het gebruik van recyclebare drinkbeker ook iets ‘terug doet’. Maar daar koop je als bewoner niks voor.” Daar kan Cees van der Veen over meepraten; ook hij woont onder een landinsbaan. Weliswaar eentje van Rotterdam The Hague Airport, maar hij is ervaringsdeskundige.

Landschapsarchitect Van der Veen ziet Schiphol als ‘landschap’. Een ‘tapijtmonopool’ zo noemt hij het: alles kan hier door elkaar gebeuren. “Kenmerkend voor dit landschap is, dat er ontzettend veel mogelijk is. De vraag is wel: welke kant ga je op? Is de luchthaven een commercieel bedrijf of een nutsvoorziening? Het antwoord is: beiden. Maar waar ligt het accent? Daar moet je een bewuste keuze in maken. De koers is momenteel vooral op groei gericht met een glossy verhaal over duurzaamheid. Vergelijkbare vliegvelden, zoals Heathrow in Londen en Madrid Barajas International Airport, zijn bijvoorbeeld hélemaal ingebouwd. Het is de airport paradox: de ruimte rondom een vliegveld heeft een bepaalde aantrekkingskracht. Dat zorgt voor verstedelijking, waardoor elk omliggend plekje uiteindelijk is volgebouwd. Schiphol zoekt momenteel echt de grenzen op. Welke kant gaat dit op? Is Schiphol ook een soort van winkelcentrum? Momenteel woont er nog niemand op Schiphol. Maar, wordt het straks een soort Heathrow en komt het klem te

zitten? Hoe gaan we om met dat verkennen van die grenzen? Gaan we nog meer compenseren? Overal zie je al van die nieuwe boompjes die worden geplant ter compensatie. Waar gaan we heen?”

Cees van der Veen zoomt even in op de actuele situatie: “Schiphol groeit en dat gaat lekker. Althans, niet iedereen deelt die mening. De overlast voor de omgeving; zit daar wel of geen grens?”, vraagt hij zich af. De stedelijke ontwikkeling van Schiphol triggert tegelijk groene ontwikkeling, zo constateert Van der Veen. “Er zijn meer vliegtuigen bijgekomen, maar ook een stadspark en functioneel groen, bijvoorbeeld voor geluidswering.”

Hét vraagstuk voor de toekomst, volgens Cees van der Veen, is: groeien of niet. “Er zijn verschillende toekomstscenario’s mogelijk. In het geval van groei zal de omgeving eerst nog veel meer overlast gaan ervaren van de luchthaven. Op een bepaald moment, als de technische ontwikkelingen zover zijn en overlast echt beperkt kan gaan worden, kun je nóg meer groeien. Pas dan kun je de verschillende functies van het gebied echt gaan combineren, misschien zelfs met toevoeging van recreatie, landen op het water. Misschien zijn vliegvelden ooit wel helemaal niet meer nodig, verplaatst iedereen zich per drone... Ik zeg niet dat dit laatste mijn favoriete scenario is, want ik vind vliegen heel mooi. Maar, feit is: het veroorzaakt overlast. Het is nu al zo dat geluid de belangrijkste groeirestrictie is. Als ik denk aan 2050 dan gok ik dat de grens wel écht bereikt is qua wat we van de omgeving kunnen vragen. Er is genoeg ruimte, maar de geluidsruimte is beperkt. Zo zou ik me kunnen voorstellen dat er op een bepaald moment groter wordt gedacht, bijvoorbeeld door naar zee te verhui-

zen. In Rotterdam wordt een vergelijkbare discussie gevoerd. De buurt ervaart overlast maar er wordt gezegd: de luchthaven is nodig voor de havens, voor de economie. En wie er niet in de buurt woont, zal het er ook zéker mee eens zijn. Maar als je ernaast woont... Persoonlijk ben ik zeker niet tegen uitbreiding, maar er zijn wel grenzen. En daar zit Schiphol tegenaan. Uiteindelijk denk ik wel dat de toekomst rooskleurig is, maar ik weet nog niet helemaal wanneer... Waar ik wel van overtuigd ben: overlast wegredeneren, inclusief herrie, en vliegen verheerlijken is hoe dan ook geen oplossing. Zeker niet als je onder een landingsbaan woont. Het zou beter zijn om de toekomstige groei in een ander perspectief te plaatsen."

←

SCHIPHOL IS SOEVEREIN.
ÉN LICHT AUTISTISCH
ALS HET GAAT OM
DE OMGANG MET DE
OMGEVING. DAT ZORGT
SOMS VOOR WRIJVING.
DÀT IS NU JUIST WAT
IK FOTOGRAFEER.
WANT DAAR WAAR
HET SCHUURT, DAAR
VINDT HET MEEST
INTERESSANTE VAN ONZE
CULTUUR PLAATS.

Theo Baart



→ **Marieke Berkers**
architectuurhistoricus

→ **Schiphol als grensstad**

Architectuurhistoricus legt vandaag, ten opzichte van de andere sprekers voor haar, een ander accent als zij haar visie geeft op de luchthaven in een tijdperk van beweging en controle. Eerder was zij al eens betrokken bij Schiphol, toen zij samen met Iris Burger het boek *Schiphol Megastructuur, ontwerp in spectaculaire eenvoud* (2012) schreef: "Eén van de conclusies van dit boek, is dat het ontwerp van Schiphol – iets dat ontstaan, gecreëerd is in het verleden – een sleutelrol speelt in het (hedendaagse) succes van deze luchthaven." De opgave van Schiphol, zo constateert Marieke Berkers, wordt steeds politieker en tegelijk daarmee minder vrij. Zij schetst het Schiphol van 2116 als 'grensstad'. Wat is dat, zo'n grensstad? Wat zijn de trends, hoe ontstaat het? En, niet in de laatste plaats van belang, wat betekent het voor de reiziger? Met dat laatste punt is Berkers de eerste spreker van vandaag die (ook) kijkt en redeneert vanuit de persoon, de reiziger van de toekomst.

"De grensstad Schiphol heeft een landzijde en een luchtzijde. Stel je zou een dwarsdoorsnede van het gebouw maken, dan loopt er namelijk een grens dwars doorheen. Letterlijk. Controle door de douane, bodyscans; dat alles speelt zich af óp die grens. En sommige mensen komen er niet door, komen niet voorbij die grens", aldus Marieke Berkers. Volgens Berkers zal het aantal bestemmingen én vluchten dat Schiphol aanbiedt alleen maar groeien. Daarbij voorziet zij een trend, tussen 2016 en 2060, waarin onze samenleving nog veel diverser zal worden. Er zullen meer mensen van 'buitenaf', buiten Nederland en ook buiten Europa, onze kant op komen. Veel van

hen zullen – meer dan nu het geval is – reizen en binnenkomen via Schiphol. "De toekomst zal ook meer vluchtelingen met zich meebrengen. Nu zoeken mensen de veiligheid vooral nog op per bootje. Dat zal veranderen, hopelijk.

Als je afkomstig bent uit een land waar oorlog woedt en je echt gevaar loopt, dan heb je een vluchtelingenstatus, waarmee je in principe mag vliegen. Ook zonder paspoort, zonder ticket. Maar, de vliegtuigmaatschappijen moeten bepalen of je daar recht op hebt of niet. Omdat dit best een risico met zich meebrengt, zeggen de meeste maatschappijen vooraf: 'daar beginnen we niet aan'. Hopelijk zal deze situatie in de toekomst veranderen en worden andere nationaliteiten die hebben moeten vluchten hier liefdevol ontvangen. Uiteraard zijn er ook mensen die je hier liever niet hebt; wapen- en drugsmokkel behoren helaas ook tot de realiteit. Ik verwacht dat de beslissing qua wie wel/niet ons land binnen mag, zich steeds meer gaat afspelen op Schiphol", zo voorspelt Marieke Berkers. Ook denkt zij, dat dit proces steeds meer geautomatiseerd wordt en machines dat oordeel van 'wel' of 'niet' gaan vellen. "Camera's kunnen nu al afwijkend gedrag detecteren. Zij zien dat iemand met een lege koffer op de luchthaven wandelt en registreren dat als 'a-typisch' en dus 'verdacht'. De inzet van camera's en andere apparatuur op dat vlak zal alleen maar toenemen."

Het punt dat Marieke Berkers hier vandaag wil maken, is dat de keerzijde van die grensstad heel erg buiten het blikveld wordt gehouden. "Het proces van binnen- of buitensluiten wordt zoveel mogelijk aan het oog onttrokken. Wie bijvoorbeeld de grens

niet overkomt, en Nederland niet binnen mag, komt terecht in het justitieel complex op Schiphol. Daar is een heel andere wereld, waarvan je eigenlijk geen notie hebt. Op zich is dat niet negatief, op de luchthaven staat immers de onbezorgde reiziger centraal. Ook bij noodzakelijke kwaden als een bodyscan ligt de focus op comfort, om mensen zich prettig te laten voelen; de ruimte is licht, open en heeft een houten plafond. Daar zijn de ontwerpers van Schiphol altijd al heel goed in geweest, en nog steeds. Alles is heel bewust ontworpen, om reizigers als vanzelf door de luchthaven te leiden. En hoe heftiger de maatschappij buiten wordt, hoe liever, zachter (truttiger?) de ruimtes worden ontworpen, met boomstammen, groen, licht...

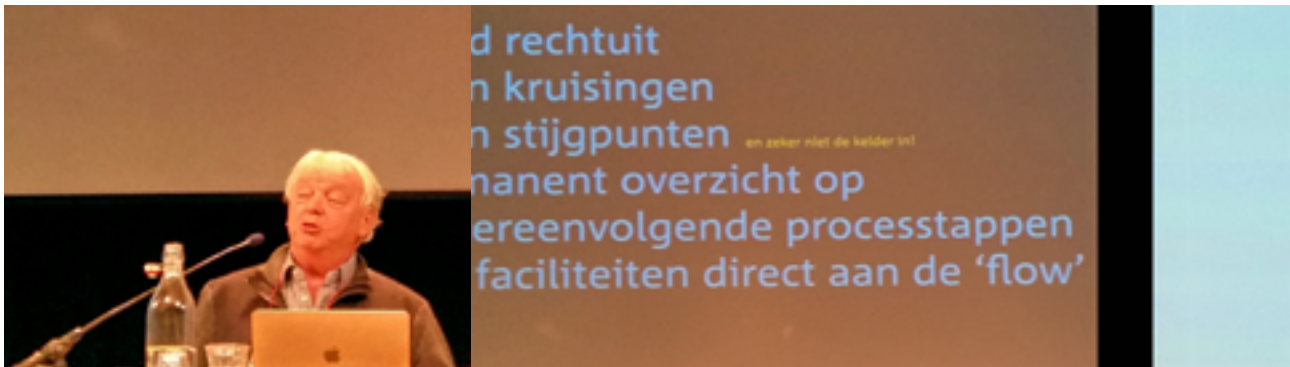
Sluit niet de ogen

Zoals gezegd: op zich is dat niet slecht. Maar, ik wil er wel voor pleiten om óók die andere kant mee te nemen in de toekomstige ontwikkeling van de luchthaven. De regels en kaders die de basis vormen voor in- dan wel uitsluiting op Schiphol, zijn politiek. Dat gaat over wetgeving, maar vooral over onze maatschappij. Architecten zijn ondertussen heel goed in wegwerken. En dat is natuurlijk goed, mooi, maar voor je het weet, zien we niet meer wat er zich ook onder onze neuzen afspeelt. De vraag is: in wat voor een maatschappij willen we leven? En hoe willen we onze wereld vormgeven? Mijn pleidooi is: neem ook de keerzijde van de grensstad mee in de besluiten voor de toekomst. Vraag je als architect óók af: wat en waaraan wil ik eigenlijk ontwerpen? De realiteit is namelijk: vluchtelingen blijven komen, het justitieel centrum blijft. Stop dit niet weg achter een frappucino. Die keerzijde hoeft niet letterlijk zichtbaar te zijn, maar in het maatschappijk debat mag die realiteit niét worden weggestopt. In de aanloop naar een ontwerp, moet dit wel ter sprake komen. En wel in een gesprek met de politiek, de luchthaven én de ontwerper.



HET PROCES VAN
BINNEN- OF BUITEN-
SLUITEN WORDT ZOVEEL
MOGELIJK AAN HET
OOG ONTTROKKEN. WIE
BIJVOORBEELD DE GRENS
NIET OVERKOMT, EN
NEDERLAND NIET BINNEN
MAG, KOMT TERECHT IN
HET JUSTITIEEL COMPLEX
OP SCHIPHOL. DAAR IS
EEN HEEL ANDERE
WERELD, WAARVAN JE
EIGENLIJK GEEN NOTIE
HEBT. OP ZICH IS DAT
NIET NEGATIEF, OP DE
LUCHTHAVEN STAAT
IMMERS DE ONBEZORGDE
REIZIGER CENTRAAL.

Marieke Berkers



→ **Paul Mijksenaar**
founder Mijksenaar Wayfinding Experts

→ **‘De toekomst is zichtbaar, maar we zien haar niet’**

Paul Mijksenaar was verantwoordelijk voor de zogenoemde ‘wayfinding’ op veel internationale luchthavens, waaronder Schiphol. Als enige vandaag houdt hij zich naar eigen zeggen vandaag bezig met de ‘voors en tegens’ van de waarde van het voorspellen van de toekomst. “Alleen de laatste spreekster had het vandaag over passagiers, de mensen. Als het gaat over de toekomst voorspellen, gaat het doorgaans vooral over het proces. Daar moet, vandaag, verandering in komen”, vindt Paul Mijksenaar. Zijn visie op de toekomst presenteert hij aan de hand ‘een reeks plaatjes en filmpjes aangevuld met wetenswaardigheden’. Zijn reis start in 1932, met een video over een ‘automated airport system’. Een filmpje over het Londense vliegveld Gatwick uit 1935 volgt. We zien een aantal cirkelvormige ideeën qua opzet van vliegvelden en dat er ook hier vooral vanuit de techniek wordt gedacht in plaats van de passagier. “De geometrische vorm zie je veelvuldig terug in ontwerpen van luchthavens. Niet perse omdat bewezen is dat deze functioneel is, maar omdat het er goed uitziet.”

New York, JFK Airport, ontworpen door Eero Saarinen, waar voor het eerst de ‘flow’ van de passagier van belang werd. “Dit vliegveld heeft opvallend weinig borden dankzij de natural wayfinding. Het gebouw vertelt je eigenlijk hoe je moet lopen”, duidt Mijksenaar hetgeen we zien. Het absolute tegenovergestelde volgt: het Franse vliegveld Charles de Gaulle afkomstig van de ontwerptafel Paul Andreu. Eigenlijk gewoonweg ‘een nachtmerrie’, volgens Paul Mijksenaar. “Dit vliegveld kent werkelijk de slechts

mogelijke flow die je je maar kunt voorstellen. Het heeft allemaal lagen, als passagier heb je geen idee, je wordt als een soort pinball rondgeschoten in het gebouw. Als bureau hebben wij hier een advies voor uitgebracht en het probleem daarin ook opgelost. Maar dat wordt natuurlijk nóóit uitgevoerd, want het is Parijs”, lacht Mijksenaar.

Waar eerst vooral de techniek centraal stond en later ook aan de passagier en zijn flow werd gedacht, kwam daar nog iets later ‘de beleving’ bij, want dat ‘moet’ tegenwoordig. Paul Mijksenaar kan niet veel met dit soort modeverschijnselen: “Innovation, ook zo’n vloek.”

Toch laat hij vervolgens aardig wat ‘innovation’ zien, onder meer in de vorm van een video over de ‘Drive Through Airport’ van de hand van Büro für Mehr. Dit is één van de meest recente ideeën van de jonge talenten in de aviation sector en het is spectaculair, vindt ook Mijksenaar, die er toch met een knipoog aan toevoegt: “Ik kan me niet uitspreken over de haalbaarheid. Maar het is toch een beetje een creatie van jonge honden die teveel in de Efteling hebben rondgelopen.”

Verwachting versus ‘experience’

“Na 25 jaar ervaring op Schiphol en andere luchthavens, ben ik me steeds meer gaan verdiepen in wat passagiers verwachten. In plaats van in de experience enzo”, zo vervolgt Paul Mijksenaar zijn verhaal. “Wat ik inmiddels heb geleerd, is dat overzicht creëren belangrijk is. Eén van de dingen waar mensen van nature naar zoeken, is een overview; mensen willen zien waar zij zich bevinden. Een heel klassiek voorbeeld van zo’n overview is het amfitheater, denk aan

het Colosseum in Rome of aan de Piazza del Campo in Sienna, Florence. Dit zijn bepaalde stereotypen die mensen herkennen. Ook Ikea maakt gebruik van deze basisvorm voor haar magazijnen, net als de NS voor haar stations. Uiteindelijk zijn al deze gebouwen gebaseerd op hetzelfde overzichtelijke proces, waar je als vanzelf doorheen wordt geleid als je je erin bevindt. Waarbij je een duidelijk overzicht hebt waar je vandaan komt, wat je keuzes zijn en waar je naartoe gaat. Overzicht van de verschillende keuzes, dát is wat de passagier wil.” Paul Mijksenaar schetst vervolgens de ideale manier van ‘natural wayfinding’ van de passagier op Schiphol: “Direct na binnenkomst in de luchthaven gaat de route een stukje omhoog. Daarna komt er een kleine daling, maar je ziet als passagier direct de check-in; daar moet je naartoe! De route leidt moeiteloos naar de douane en vanuit daar zie je de vliegtuigen al. Je houdt dus overzicht. Het voelt niet als stijgen of dalen, maar je komt als vanzelf stapje voor stapje verder en behoudt dat overzicht.” Hét ultieme vliegveld van de toekomst is volgens Mijksenaar dan ook een kilometers lange terminal: de intuïtieve airport, in one flow. “Dát zou, bij inachtneming van de verwachtingen en eisen van de passagier ideaal zijn. Altijd rechthoekig. Of dat haalbaar is? Dat weet ik niet. In dit geval is dat in ieder geval niet mijn probleem”, lacht Mijksenaar. “Utopie of niet? De toekomst zie je pas op het eind. Niet op het moment dat het gebeurt. Op het moment zelf ben je er blind voor.”

←

UITEINDELIJK ZIJN
AL DEZE GEBOUWEN
GEBASEERD OP
HETZELFDE
OVERZICHTELIJKE
PROCES, WAAR JE ALS
VANZELF DOORHEEN
WORDT GELEID ALS
JE JE ERIN BEVINDT.
WAARBIJ JE EEN
DUIDELIJK OVERZICHT
HEBT WAAR JE
VANDAAN KOMT, WAT
JE KEUZES ZIJN EN
WAAR JE NAARTOE
GAAT. OVERZICHT VAN
DE VERSCHILLENDE
KEUZES, DÁT IS WAT
DE PASSAGIER WIL.

Paul Mijksenaar



Panel:

- **Arthur van Dijk**
voorzitter Transport en Logistiek Nederland
- **Bart Vink**
raadslid D66, gemeente Amsterdam
- **John Nederstigt**
Kees Christiaanse
Theo Baart
Cees van der Veeken
Marieke Berkers
Paul Mijksenaar

→ **Toekomst voorspellen met de kennis van vandaag**

Na de visies van de sprekers, wordt er verder gepraat in het panel, waar naast de sprekers van vandaag ook Arthur van Dijk en Bart Vink aanschuiven. Ook hier blijkt weer hoe lastig het denken in de toekomst is. Het is goed om na te denken over de toekomst van Schiphol, zo luidt een eerste reactie van het Amsterdamse raadslid Bart Vink. "Het is goed om na te denken over de toekomst van Schiphol. De ontwikkelingen van en rondom de luchthaven zijn ontzettend belangrijk voor de regio, ook voor de gemeente Amsterdam. Daarbij moeten we oog hebben voor zowel de positieve als negatieve kanten. Schiphol groeit zó hard, dat is mooi natuurlijk. Maar, de grenzen komen wel in zicht. Misschien gaat het wel té goed. Hoe dan ook moeten we nu goed gaan nadenken over vervolgstappen, waarbij we mogen de overlast niet vergeten. Er is werk aan de winkel!" Arthur van Dijk stelt: kijk iets breder dan deze regio, Schiphol is immers economisch gezien van nationaal belang. "De economie trekt aan. Maar, ondertussen functioneert alles wel via oude modellen terwijl we in een nieuwe wereld zitten. In mijn optiek zal vliegen steeds stiller, schoner en duurzamer worden. Dat zal

die beperkende cirkel rondom Schiphol openbreken. En wellicht schept dat ruimte voor een betere band tussen de luchthaven en omgeving. Met het oog op die te verwachte veranderingen, moeten we nu al gaan nadenken over de vraag wat in de toekomst het verdienmodel wordt van de luchthaven. Momenteel wordt er te weinig gekeken naar toekomstige ontwikkelingen. We voorspellen met de kennis van vandaag. Maar gezien alle technologische ontwikkelingen, kun je stellen dat de beperkingen van vandaag niet meer de beperkingen zijn van morgen. Daar moeten we meer rekening mee houden, want juist dàar liggen de kansen."

In het boek *De Adaptieve Luchthaven* pleiten Yvonne Lub en Barbara Luns van het Podium voor Architectuur een experimentele, regelvrije zone rondom Schiphol. Volgens Kees Christiaanse is dit 'niet de oplossing' voor de toekomstige luchthaven: "Maar weinig luchthavens hebben zo'n goede relatie met omliggende gemeente en hun omgeving. Er zijn niet veel luchthavens - op die Zürich en op Schiphol na - waar er zo sophisticated wordt overlegd en wordt omgegaan met wrijving en waar zelfs wederzijds begrip heerst. Bovendien zijn er niet veel luchthavens die met zoveel zorg voor duurzaamheid handelen. Ofwel: hier is sprake van een unieke, uitgebalanceerde situatie en ik vind dat er teveel wordt geklaagd. Dat betekent niet dat alles perfect is. Maar, we mogen ons er wél bewust van zijn dat deskundigen van over de hele wereld naar Schiphol komen om te kijken hoe het hier wél goed gaat."

Arthur van Dijk sluit zich hier deels bij aan: "Ik ben het wel eens. Velen zijn stikjaloers dat overheid en bewoners hier met elkaar om tafel zitten. Want ja, dat gebeurt hier wel!"

Maar niet alle belangen zitten aan die tafel, wordt opgemerkt. Ook Bart Vink plaatst een kanttekening: "Er wordt iets te luchtig gedaan over overlast. De mensen die er 's nachts wakker van worden en de overlast ervaren, hebben geen boodschap aan het feit dat Schiphol misschien een voorbeeld is voor collega luchthavens. Dat mag je niet wegwuiven. Oké, vliegtuigen worden stiller, maar in ruil daarvoor komen er meer vliegtuigen. Daarbij duren die ontwikkelingen lang. Het weegt allemaal niet tegen elkaar op. Plus, mensen worden vaak verrast door overlast; er wordt niet goed gecommuniceerd en geïnformeerd. Daar zit een deel van de zorg. Als omwonenden worden geïnformeerd en betrokken, dan wordt de overlast ook als minder ervaren."

Theo Baart geeft aan dat hij het debat over de luchthaven graag breder zou willen trekken, groter zou willen maken. "Zodat meer mensen profiteren van de luchthaven. Waarom verhuizen we het Van Gogh Museum niet naar de parkeerplaats van Schiphol? Welke functies zou je kunnen toevoegen zodat het ook een bestemming wordt, en niet slechts een doorgang is?"

Iemand uit het publiek merkt op: "Wil Schiphol écht circulair worden, dan moet er juist geen sprake zijn van volume beperking, geen beperking aan de groei."

Arthur van Dijk wordt hierdoor duidelijk getriggerd: "Dit moet toch een uitdaging zijn?! Veel mensen leven van Schiphol, zijn afhankelijk van de luchthaven. Als we morgen het verdienmodel veranderen, dan hebben we een probleem. Maar we moeten wel, integraal, een visie ontwikkelen. Dit moeten we gezamenlijk oppakken. En dan niet per definitie, vooraf al zeggen: beperken die groei. Zoiets vereist visie, maar het betreft ook wel echt een groot integraal deel van Nederland."

Dan, zo klinkt het uit het publiek, moet er ook worden nagedacht over een nieuwe manier van communiceren. Het gaat immers ook over mensen. "Bij een nieuwe wereld, hoort ook nieuwe communicatie. En dan moet het niet alleen over overlast gaan." Deze opmerking krijgt bijval uit het panel. Een laatste positieve noot komt van Marieke Berkers: "Infrastructuur wordt steeds populairder. Wie weet behoort Schiphol in 2116 wel tot het Unesco Wereld Erfgoed."

HIER IS SPRAKE
VAN EEN UNIEKE,
UITGEBALANCEERDE
SITUATIE EN IK VIND
DAT ER TEVEEL WORDT
GEKLAAGD. DAT
BETEKENT NIET DAT
ALLES PERFECT IS.
MAAR, WE MOGEN
ONS ER WÉL BEWUST
VAN ZIJN DAT
DESKUNDIGEN VAN
OVER DE HELE WERELD
NAAR SCHIPHOL KOMEN
OM TE KIJKEN HOE HET
HIER WÉL GOED GAAT.

Kees Christiaanse





→ **Joost van Faassen en Bart de Jong**
redacteuren De adaptieve luchthaven

→ **André van den Berg**
CCO Schiphol Group

→ **Schiphol heeft zich altijd aangepast en zal zich altijd blijven aanpassen**

Toepasselijke afsluiting van dit laatste Luchtvaartsymposium is de presentatie van het boek *De adaptieve luchthaven*. In dit boek geven gerenommeerde wetenschappers, opiniemakers, (landschaps) architecten, fotografen, ontwerpers, stedenbouwers en planologen, waaronder de sprekers van vandaag, hun visie op de toekomst van onze nationale luchthaven. Door toekomstperspectieven van verschillende vakgebieden te introduceren, levert het boek een bijdrage aan dit maatschappelijke debat dat wordt gekenmerkt door de continue spanning tussen hinder en economische groei. In *De adaptieve luchthaven* gaat het juist over mogelijkheden en uitdagingen in plaats van beperkingen en bedreigingen: input voor de komende honderd jaar Schiphol, input voor een adaptieve luchthaven.

“Voor de aanleiding voor dit boek moeten we terug de tijd in”, aldus redacteur Bart de Jong. “Schiphol vindt zichzelf al honderd jaar opnieuw uit. Daarvoor is lef nodig, durven om anders te denken, maar ook innovatie. Sprekende voorbeelden hiervan zijn het overstappen via de mainport in de tachtiger jaren, en het ontwikkelen tot *airport city*, in de jaren negentig.” Mede-redacteur Joost van Faassen vult aan:

“Momenteel zijn we aanbeland op een nieuw kruispunt; Schiphol moet en kan zichzelf opnieuw uitvinden. Het maatschappelijke debat zit vast. Oorzaak hiervan is de diepgewortelde rituele dans tussen groei en hinder. Een mooi moment dus om samen met twintig

essayisten te kijken naar de toekomst. Vanuit drie hoofdstukken met elk haar dynamiek is er gekeken naar deze toekomst. Winy Maas presenteert de ondergrondse terminal als trotse sokkel in het landschap. Nieuwe vergezichten, landschap en oriëntatie. Wies Sanders die drie scripts schreef voor ‘Schiphol over honderd jaar’. Redenerend vanuit scenario’s uit het verleden heeft ze hier een nieuwe, toekomstige draai aan gegeven. en ‘Veerkrachtig verankerd in de polder’, een bijdrage van Martijn Lugten die zijn essay met name over de effecten van vliegtuigeluid op de ruimtelijke en gebouwde ontwikkeling en wat we daar met ontwerp en maatregelen aan kunnen doen heeft gefocused. Dat alles gebundeld geeft, zo hopen wij, een goed beeld als basis om die toekomstige discussie gezamenlijk te gaan voeren. Met positieve insteek! Eén ding hebben we in het boek niét gedaan: de toekomst voorspellen.”

Het eerste exemplaar van *De adaptieve luchthaven* wordt overhandigd aan André van den Berg, één van de vier directieleden van Schiphol. “Vanmiddag heb ik ademloos geluisterd. Doorgaans balanceer je op de waan van de dag - waar je mee te maken hebt - en toekomst, waarvan je weet dat die gaat komen en dat je ermee bezig moet zijn. Hier heb ik echt drie uur stil gezeten en geluisterd, naar de toekomst”, Aldus André van den Berg. “Schiphol bestaat honderd jaar. Dat betekent, dat Schiphol zich honderd jaar heeft weten aan te passen, met succes. Ondertussen lijkt het soms wel een beetje het Nederlands elftal. Als we het goed doen, dan is de luchthaven ‘van

ons', gaat het niet naar de zin van Nederland, dan is het ineens 'die luchthaven'. Ook vandaag zie ik dat een beetje terugkomen. Het zij zo.

Iedereen weet altijd hoe het beter moet. Maar al honderd jaar zijn we adaptief. Als we vooruitblikken naar 2116, dan weet ik zeker dat Schiphol weer adaptief zal zijn. Ik weet niet zeker waar we naartoe gaan, maar hoe dan ook moeten we adaptief zijn op: groei, digitalisatie, de nieuwe eisen die de samenleving stelt aan duurzaamheid, technologische ontwikkelingen én, een heel belangrijke: we moeten ons aanpassen aan wat de omgeving nog acceptabel van je vindt. 'Hoe', dat is de vraag. Ik ben een positief mens, dus zie de toekomst positief in. Eén ding is zeker: we hebben ons altijd aangepast en zullen dat altijd blijven doen." Afsluitend: "Ik heb heel goed geluisterd naar Theo Baart. En inderdaad, je kunt gelijk hebben als het gaat om de ratio, de feiten kun je aantonen. Maar, het gaat ook om gevoel. Dat vind ik een heel grote uitdaging, een lastige ook, die we met elkaar moeten oppakken. Je kunt iets berekenen, maar hoe voelt het. In de zes maanden die ik nu bij Schiphol aan boord ben, heb ik dat één keer mogen ervaren. En wel tijdens de Burendag. Daar was geen negativiteit te bekennen. Alleen een gevoel van trots, van saamhorigheid. Het is zaak om dát weer met elkaar terug te vinden."

←

IK WEET NIET ZEKER
WAAR WE NAARTOE
GAAN, MAAR HOE
DAN OOK MOETEN WE
ADAPTIEF ZIJN OP:
GROEI, DIGITALISATIE,
DE NIEUWE EISEN DIE
DE SAMENLEVING STELT
AAN DUURZAAMHEID,
TECHNOLOGISCHE
ONTWIKKELINGEN ÉN,
EEN HEEL BELANGRIJKE:
WE MOETEN ONS
AANPASSEN AAN WAT
DE OMGEVING NOG
ACCEPTABEL VAN JE
VINDT.

André van den Berg

PAKHUIS
DE ZWIJGER

JANUARI 2016

LUCHTHAVENSYMPOSIUM

→ HET DNA VAN
EEN BETERE
LUCHTHAVEN-
REGIO





→ **Op vrijdag 22 januari jl. organiseerde Podium voor Architectuur Haarlemmermeer en Schiphol alweer het vierde Luchthavensymposium. Sinds 2012 is dit een terugkerend item op de agenda van het Podium. Zo werden voorgaande jaren geprogrammeerd: *Bewegingen rond de luchthaven* (2012), *AirportCity* (2013) en *Op weg naar een betere luchthavenregio* (2014). Het jaar 2016 werd afgetrapt met een vooruitblik. Een voorspelling van wat de (nabije) toekomst Schiphol gaat brengen, gezien door de ogen van maar liefst negen deskundigen. Kees Smilde (CASE Begeleiding, Organisatie Advies & Management), Reinier de Graaf (partner OMA, directeur AMO), Guillaume Burghouwt (hoofd Luchtvaartonderzoek SEO economisch onderzoek), Jeanet van Antwerpen (CEO SADC), Helen Toxopeus (Impact Centre Erasmus, New Economics), Isabelle Vries (senior adviseur Corporate Strategy van Havenbedrijf Rotterdam en programmamanager van het uitvoeringsprogramma Havenvisie 2030), Joost van Faassen (beleidsmedewerker Gemeente Haarlemmermeer), Kai van Hasselt (Shinsekai Analysis) en Liesbeth van der Pol (Supervisor Architectuur en Stedenbouw Schiphol) spraken en dachten - vanuit hun zeer diverse disciplines buiten de kaders, onder leiding van moderator Menno van der Veen. Roel in 't Veld (hoogleraar Tilburg University, strateeg) zorgde na deze uiteenlopende maar even boeiende verhalen en betogen voor reflectie, ter afsluiting én als stof tot nadenken.,**

→ De wereldorde verandert en daarmee de posities van de luchthavens die ertoe doen. Wat betekent deze ontwikkeling voor Schiphol? De beleidsdiscussie lijkt niet verder te reiken dan de start- en landingsbanen en de aansluiting daarvan op het openbaar vervoer van de regio Amsterdam. Daarmee wordt echter voorbij gegaan aan het feit dat er (veel) meer factoren zijn die deze luchthaven uniek maken: het ommeland - ofwel de Metropo(o)lder - met al zijn lucht, water, ruimte en uitstekende infrastructuur. Schiphol is meer; het is een mainport, een plek waar mensen samenkomen en waar mensen omheen wonen. En datzelfde Schiphol, zo vertellen diverse media ons, wil zich profileren als 'de beste luchthaven van Europa, met de beperkte ruimte die er is'. Tegelijkertijd is de realiteit dat Schiphol het niet van zijn concurrenten zal gaan winnen door middel van verdere groei. Maar hoe dan wel? Kan Schiphol zijn voormalige positie als 'de beste' terugwinnen door niet meer één van de grootsten te zijn, maar door andere kwaliteiten? En zo ja, welke? Dát is de vraag die vandaag centraal. Als je alle actuele demografische, geografische, economische en ecologische ontwikkelingen en factoren meerekent - of misschien juist niet - wat zijn dan de grenzen van de luchtvaart van nu? Wat zijn de reële kansen voor de toekomst? Moeten we die zoeken in een 'circulaire hotspot' op Schiphol Trade Park, in het wonen rond de geluidscontour of juist in Air Side-wonen? Of kunnen we ons beter focussen op passende voedselproductie, startups en gerichte ontwerpen op logistiek? Eén ding staat vast: als Schiphol bij de besten wil (blijven) horen, is er ontwikkeling nodig.



Opening

- **Adam Elzakalai**
wethouder Economische Zaken, Ruimtelijke
Ordening, Luchthavenzaken en Sport gemeente
Haarlemmermeer

- **‘Luchtvaart en pionieren zit in
het DNA van onze gemeente’**

Wie kan dit vierde Luchthavensymposium nu beter openen dan Adam Elzakalai, wethouder Luchthavenzaken. “Vorig jaar spraken we over de mogelijke wegen naar een betere luchthavenregio. Ik verheug me op dit vervolg; vandaag hopen we er achter te komen wat het DNA is van een betere luchthavenregio. DNA zegt mij persoonlijk vooral iets in wetenschappelijke context. Maar als we het hebben over het DNA van de luchthavenregio, dan bedoelen we vooral: wat drijft ons nu écht? Wat is het DNA, de ziel van de gemeente Haarlemmermeer? Het is sowieso de enige Nederlandse gemeente die een luchthaven metropool huisvest”, zo introduceert de wethouder het thema van het Luchthavensymposium 2016. “Dit jaar is het 164 jaar geleden dat de Haarlemmermeerpolder leeg werd gepompt. En 64 jaar later steeg het eerste vliegtuig op vanuit het weiland van boer Knibbe. Schiphol viert dit jaar namelijk zijn honderdste verjaardag. Eén ding is duidelijk geworden in al die jaren: in deze gemeente heerst een absolute pioniersgeest. Wij zien kansen. En benutten die ook. En die innovatiementaliteit van deze gemeente openbaarde zich al tijdens het leegpompen van de polder, waar voor het eerst een stoomgemaal werd ingezet omdat dit veel sneller ging dan een windmolen. In de jaren die volgden bleven nieuwe technieken, met name in de agrarische sector, elkaar opvolgen. Altijd werd er gekeken: hoe kunnen we

onszelf verbeteren? En dan vind ik het eigenlijk helemaal niet toevallig, dat één van de nieuwste technieken, namelijk die van de luchtvaart, een plek heeft gevonden in de Haarlemmermeer. In 1919 werd KLM opgericht en vandaag de dag is dat nog steeds een onmisbare factor; Schiphol en KLM zijn onlosmakelijk verbonden. Ook de luchthaven en alle ontwikkelingen binnen onze gemeente gaan na honderd jaar bovendien nog steeds hand in hand, gelukkig. Techniek, innovatie en design gaan hier geweldig samen. Boer Knibbe had honderd jaar geleden nooit kunnen vermoeden dat in zijn weiland één van ‘s werelds beste luchthavens zijn oorsprong zou vinden... We zijn nu aanbeland in 2016 en de luchtvaart zit in het DNA van de gemeente Haarlemmermeer. En met elkaar kunnen we die fantastische topositie die we nu hebben, behouden. Daarvan ben ik overtuigd.”

←



→ **Kees Smilde**
 voorzitter Stichting Vrienden Podium voor
 Architectuur CASE Begeleiding, Organisatie
 Advies & Management

→ **Terug naar de essentie**
 Hoe kunnen we het bestaande denken achter ons laten en op een nieuwe manier over de toekomst van de luchthaven nadenken? Kees Smilde houdt vandaag een pleidooi voor niet causaal denken, over de bestaande grenzen heen. Ook zijn startpunt is: DNA. "Bij DNA denk ik aan geschiedenis, dat wat is vastgelegd. Als ik dan vervolgens denk aan het begrip 'beter', dan vraag ik me af: 'is het niet goed zo dan? Maar het lag toch al vast?'" , zo steekt Smilde van wal. "Ruim honderd jaar geleden was de gemeente Haarlemmermeer een scheepshol, waar schepen verdwenen. Daar is uiteindelijk de huidige polder gekomen. Weliswaar dankzij innovatie, maar ook dankzij veel strijd, onder meer tegen het woeste water. Misschien is dát wel het DNA? Strijd én innovatie? De luchthaven heeft immers altijd wel te maken met enige strijd." Smilde pleit voor een heel andere manier van denken: "Gooi het over een heel andere boeg. Lever anno 2016 weer een strijd, dit keer eentje om anders denken de ruimte geven. Kijk naar de wereldontwikkelingen... Misschien hoeft Schiphol niet te groeien van 50 miljoen naar 100 of misschien wel 200 miljoen passagiers. Misschien is meer en meer groeien geen garantie voor de toekomst. Misschien is het tijd voor een nieuwe fase. Sta eens even stil en denk na over de vraag: 'wat is de kern van deze luchthaven?' Ga dààr naar op zoek. En probeer ook het onderbewuste brein aan te boren om uiteindelijk tot een betere toekomst voor de regio te komen. Zoek de passie, de kwaliteit, laat het onbewuste in je

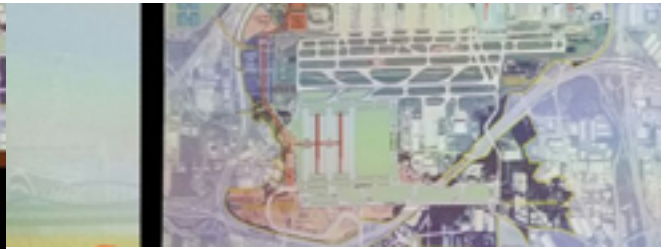
los en ga terug naar de essentie. Die essentie zit niet in het fysieke maar wat de functie is van dat fysieke, namelijk mensen verbinden met elkaar en met producten. Als dat ons lukt, dán blijven we een stap voor op Dubai, Istanbul en China."

'De intuïtieve geest is een Godsgeschenk en het rationele verstand is zijn trouwe dienaar. Wij hebben een maatschappij geschapen die de dienaar vereert en het geschenk is vergeten.' (Albert Einstein)

←

MISSCHIEN IS DÁT
 WEL HET DNA? STRIJD
 ÉN INNOVATIE? DE
 LUCHTHAVEN HEEFT
 IMMERS ALTIJD WEL
 TE MAKEN MET ENIGE
 STRIJD.

Kees Smilde



→ **Reinier de Graaf**
partner OMA, directeur AMO

→ **De luchthaven als aanjager
van zijn eigen stad**

Ook Reinier de Graaf heeft voorafgaand aan dit symposium nagedacht over de vraag wat het DNA van de luchthavenregio Schiphol is. “Eigenlijk was ik nogal verbaasd dat die vraag nog wordt gesteld. Want om eerlijk te zijn was ik in de veronderstelling dat ons bureau het antwoord al zo’n vijftien jaar geleden had gegeven”, zo introduceert hij zichzelf met een knipoog. Om serieus zijn verhaal te vervolgen: “Schiphol is een luchthavenregio in één van de dichtstbevolkte gebieden van Europa, samen met Londen, Parijs en Frankfurt. Deze steden en hun luchthavens beconcurreren elkaar. Geen van deze luchthavens kan groeien. Zou eentje die mogelijkheid wél hebben, dan zou deze de concurrentie direct achter zich laten. Want, formaat doet er nu eenmaal toe als het over luchthavens gaat. De enige van deze vier die deze mogelijkheid echter wel degelijk heeft, is Schiphol. De oplossing: verhuizen naar de Noordzee”, aldus De Graaf, die dit idee voor Schiphol als ‘cashcow’ al eens uit de doeken deed tijdens een eerder luchtvaartsymposium en daarmee terugverwijst naar zijn introductie. “Wij hebben vijftien jaar geleden een plan ontwikkeld om Schiphol in zijn geheel te verhuizen naar de Noordzee. Toch werd er destijds anders besloten door de regering. Onder andere Wim Kok vond dat Schiphol moest blijven waar het is. Sindsdien besteed ik mijn tijd met het ophalen van herinneringen aan deze mooie tijd en wat het had kunnen zijn. En, geef ik colleges in het buitenland”, grapt De Graaf en maakt zo een bruggetje naar een opdracht met betrekking tot Atlanta Airport, waaraan hij onlangs met Ameri-

kanse studenten heeft gewerkt. “Atlanta Airport is een architectonisch meesterwerk. Een diagram dat niet de mens, maar het vliegtuig als middelpunt beschouwt. Het bijzondere is, dat je daar eigenlijk niets van merkt als je er bevindt. Ofwel, het is één van de weinige architectonische meesterwerken waar je geen last van hebt”, lacht hij. Atlanta Airport, zo vertelt Reinier de Graaf, is bovendien één van ‘s werelds grootste vliegvelden; een belangrijke hub tussen Noord- en Zuid-Amerika waardoor het merendeel van de reizigers transferpassagiers betreft. Mede daardoor heeft dit vliegveld relatief weinig te maken met de stad waaraan het zijn naam ontleent. In Amerika houdt men sowieso niet van de *Airport City*. Volgens De Graaf moeten de Amerikanen niets hebben van privatisering van vliegvelden en om die reden vind je hier voornamelijk vliegvelden in ‘enge zin’ Maar, met zijn studenten waagde hij het erop: een voorstel voor een *Airport City*, waardoor Atlanta Airport zou kunnen verworden tot iets meer dan een aanhangsel van de stad. Het plan hield onder andere een update van de security en een aanpassing van de cargo/transport in en de stad zou meer worden betrokken. Daarbij bevatte het plan ideeën voor het gebruik van de omliggende grond, met zelfs belastingtechnische voordelen, en het inzetten van het vliegveld als energiebron. Zo zou Atlanta Airport aan energie het drievoudige kunnen opleveren van wat het verbruikt. Omdat zelfs Amerikanen tegenwoordig oren hebben naar duurzame energie, wekte dit plan enige interesse. Vandaag dient dit voorbeeld van Atlanta Airport als inspiratie. Om Reinier de Graaf vrij samen te vatten: “Decennia lang hebben we luchthavens gezien als logistieke machines, maar de zogenaamde *raison d’être* van luchthavens is niet meer dan een voorwendsel. Luchthavens zijn veel meer: winkelcentra, hotelketens, vastgoed bedrijven... Niet langer is de luchthaven een uit de stad verbannen ongemak, maar de aanjager van zijn eigen stad: de *Airport City*.”

Op 18 januari 2016 publiceerde Reinier een artikel over luchthavens in de *Huffington Post*.





→ **Guillaume Burghouwt**
hoofd Luchtvaartonderzoek SEO economisch onderzoek

→ **De Prijsvechtersrevolutie en nieuwe concurrentie**

Guillaume Burghouwt belicht het thema van vandaag vanuit economische hoek, waarbij hij vooruitblijkt op de nieuwe fase van West-Europa: wat zijn de grenzen van de luchtvaart? Burghouwt maakt op basis van trends uit onderzoeken en het huidige economisch perspectief een tijdreis van 25 jaar, langs de veranderingen van de markt. Op onderzoek, naar de mogelijkheden van toekomst, maar ook met aandacht voor de onzekere factoren.

Waar komen we vandaan?

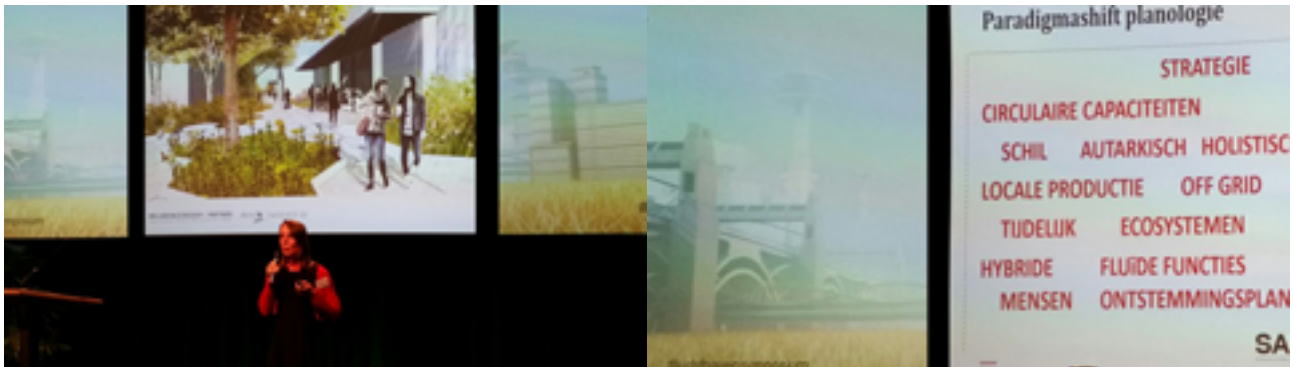
“Vanuit economisch oogpunt denk ik: het DNA van de luchthavenregio is connectiviteit. Waarom Schiphol? Waarom KLM? Beiden brengen mensen, werelden samen. Ze zorgen voor connecties, wereldwijd, of het nu gaat om een zakenreis of vakantie. Daarom is wat mij betreft connectiviteit de basis, de kern. En die connectiviteit wordt gerealiseerd in de luchtvaartmarkt”, aldus Burghouwt. “Waar komen we vandaan? De luchtvaartmarkt laat in de afgelopen 25 jaar een ontwikkeling gezien van regulering naar deregulering. Sinds eind jaren tachtig hebben we te maken met de liberalisering van de Europese luchtvaartmarkt. Die liberalisering heeft geleid tot een democratisering van de luchtvaart, hetgeen weer heeft geleid tot concurrentie. Vliegen werd betaalbaarder en dus bereikbaar voor meer mensen. Meer mensen gingen voor de eerste keer vliegen én meer mensen gingen vaker vliegen. Dat leidde uiteindelijk tot meer en meer aanbod en tot meer reismogelijkheden”, legt Burghouwt uit. “Liberalisering gaf op die

manier ook ruimte aan prijsvechters, zoals Ryanair en Easyjet. In de jaren tachtig had niemand daar nog van gehoord, maar inmiddels is hun aandeel gegroeid van drie naar dertig (!) procent van de totale Europese markt. Je kunt spreken van een ware Prijsvechterrevolutie. Persoonlijk denk ik dat Ryanair beter is geweest voor de Europese eenwording en integratie dan de euro zelf.”

Inmiddels is er nieuwe concurrentie op komst, ook vanuit het Midden-Oosten en Turkije. Volgens Burghouwt zijn nieuwe hubs in opkomst. “Emirates heeft in tien jaar tijd de Europese hub maatschappijen, zoals KLM en Lufthansa, geëvenaard. Die maatschappijen moeten nu harder werken voor hun klanten. Dit is een belangrijk gegeven om ons te realiseren, om ons een voorstelling te kunnen maken van waar we staan in het totale spectrum”, zo benadrukt Burghouwt. “Er is een sterk verband tussen connectiviteit en de rol van steden als *global city*. Wat betreft die connectiviteit heeft Schiphol het goed gedaan. Wereldwijd gezien hoort Schiphol bij de top. Hiervoor is de KLM hub in belangrijke mate verantwoordelijk.”

Waar gaan we naartoe?

Burghouwt werpt vervolgens een spreekwoordelijke blik in zijn kristallen bol en laat een voorspelling op de toekomst los. “Wat ik denk dat we gaan zien, is een stijging van het nationale inkomen in landen als China en India. Dat zal leiden tot een grotere vraag naar vliegereizen; meer mensen gaan hier voor het eerst vliegen. Wij hebben een dergelijke ontwikkeling al eerder doorgemaakt, dus eenzelfde hoge groei blijft in Nederland uit. Maar Nederland zal wel profiteren van de sterke toename in inkomend verkeer uit die landen. Uiteindelijk zal het komen tot een consolidatie. Bij studenten merk ik dat zij KLM in het zelfde rijtje zetten als Ryanair en Easyjet; zij zien dit als gelijke keuzemogelijkheden en niet als een koninklijke luchtvaartmaatschappij en B-maatschappijen. Dat is voor vorige generaties toch anders...” Burghouwt benoemt tot slot een aantal belangrijke dilemma’s voor de toekomst. Zo is ‘Schiphol groter dan Nederland’ staat de hub functie onder druk, door internationale concurrentie. Dat maakt Schiphol kwetsbaar, want als je je hub functie eenmaal kwijt bent, win je deze niet meer terug. En in die context is de beperkte groeimogelijkheid een risico, zo meent Burghouwt. “Want wie de capaciteit heeft, heeft concurrentievoordeel in de internationale strijd.”



→ **Jeanet van Antwerpen**
CEO SADC

→ **Plastic in het paradijs**

Sinds 1 mei 2015 is Jeanet van Antwerpen CEO van SADC (Schiphol Area Development Company) en vanuit die rol geeft zij, mét een ruimtelijk-economische blik, haar visie op de kansen voor meer circulaire ontwikkeling van Schiphol en omgeving. SADC werkt aan de gebiedsontwikkeling en uitgifte van Schiphol Trade Park en in het bijzonder aan de ontwikkeling van het plangebied The Valley, de circulaire hotspot op Schiphol Trade Park. De regio heeft behoefte aan een groei, waarin de leefbaarheid centraal staat. De huidige tijd dwingt tot een ander type denken, zo stelt Jeanet van Antwerpen. Ter introductie neemt zij de aanwezigen mee naar Indonesië, daar waar zij kort daarvoor op reis was. Ze laat een idyllisch plaatje zien van de baai van Banda Neira, het nootmuskaateiland van de Molukken, met zicht op Gunung Api, de vulkaan, de weerschittering van de zon op het water. “Een sereen gevoel had ik toen ik daar zat”, vertelt Jeanet van Antwerpen. “Maar toen ineens leek het of de televisie op een ander kanaal sprong. Want het is niet slechts de zon die zo schittert op deze foto. In het water bevindt zich ontzettend veel plastic. De zon weerkaatst op duizenden plastic bekertjes, zakjes. De baai ligt er vol mee.” Plastic in het paradijs. En wel door toedoen van mensen die de veerboot gebruiken en onderweg afval overboord gooien, waarbij ze zich niet realiseren dat al dit plastic het ecosysteem verstoort. Die veerboot doet tegelijk ook iets goeds; hij brengt connecties. Daar vindt Van Antwerpen een link met Schiphol. Ook Schiphol verbindt, brengt welvaart en doet daarmee iets goeds. Maar aan de andere kant is ook Schiphol momenteel een soort van plastic in

het paradijs, zo filosofeert Van Antwerpen. Een kaart toont het vertrouwde beeld van de Schiphol regio: bebouwing, wegen, haven, luchthaven, bedrijventerreinen van SADC. “Alhoewel ik ongelooflijk veel van kaarten houd, en van het kijken wat er allemaal op te ontdekken valt, is dit niet een beeld dat ons helpt om te begrijpen waar het écht over gaat als we het over een betere Schiphol-regio hebben”, meent Jeanet van Antwerpen. “Die kaart is niet de essentie. We zijn hier erg geneigd om in technisch vakjargon te praten. Dat kan praktisch zijn, maar ook beperkend werken. Waarom gebruiken we niet wat meer emotie om ons leefgebied neer te zetten? Om echt vooruitgang te boeken, zitten we onszelf met taal en abstracte beelden in de weg. De Schiphol-regio, dat is een leefgebied van mensen. Dat zijn u en ik, dat zijn anderen met hun ontelbare relaties, waardoor het een samenhangend geheel is: een gemeenschap. U koopt brood bij de bakker, uw kinderen sporten, u gaat naar de bioscoop, u huurt of koopt een huis, u werkt hier of niet, maar dan geeft u voor een groot deel uw geld hier uit. U lacht, u huilt, u leeft hier. En gaat het er in essentie niet om dat we die gemeenschap, die verschillende ecosystemen vitaal houden? Het woord ‘ecosysteem’ gebruik ik vaak. Op meerdere schaalniveaus zijn namelijk ecosystemen te onderscheiden. Dit klinkt misschien ook abstract, maar het helpt om te begrijpen dat wat dingen en mensen doen met elkaar samenhangen. Dat een ecosysteem kwetsbaar kan zijn, maar tegelijk - gelukkig - ook ongelooflijk veerkrachtig is en in staat te herstellen. Ofwel: het plastic in het paradijs is oplosbaar.”

Duurzame ontwikkeling met oog voor leefbaarheid

“Met dit in mijn achterhoofd ben ik ben bij mezelf te raden gegaan: wat kan ik doen? Wat kan ik, wat kan SADC bijdragen aan verbondenheid met en toegankelijkheid van deze regio? Wat kan er beter?”, vervolgt Van Antwerpen. “SADC ontwikkelt bedrijventerreinen. Is dit ook mogelijk op een manier die de leefbaarheid ten goede komt? Haarlemmermeer staat in de Elsevier-lijst bovenaan als economisch meest sterke gemeente van Nederland. Mijn persoonlijke droom is óók een eerste plaats op de lijst van meest leefbare gemeenten. Ter wereld. Die leefbaarheid is urgent, juist omdat dit zo’n compact gebied is met een zeer divers ecosysteem. Bij SADC zeggen we: *‘Practice what you preach’*. In onze strategie hebben wij expliciet als doel gesteld, dat wij niet alleen op aarde zijn om financieel rendement te boeken. Als je vanuit de kwaliteit van de leefgemeenschap denkt dan hoort maatschappelijk rendement daar onlosmakelijk bij. Dat is niet vaag, dat wordt vanzelf duidelijk als je vanuit mensen en vanuit vitale ecosystemen denkt. Maar de toepassing is breder; die betreft onze werkmilieus, de manier waarop wij regionaal en internationaal samenwerken en *last but not least* onze eigen bedrijfsvoering.

Wij willen als SADC het pad van het lineaire denken verlaten en het circulaire pad opgaan, dat vele loops en tussenstappen kent. Dat is pionieren! En dat past zó enorm bij het DNA van deze regio. Het gebruiken van de nieuwste inzichten en technieken om onze leefomgeving beter te maken. Net zoals decennia geleden het droogmalen van het Haarlemmermeer. Dat bracht welzijn en welvaart. Zo willen wij nú ook weer werken. En we doen dat op alle niveaus, met meer of minder invloed.”

The Valley

SADC ontwikkelt de nieuwe strategie in zijn *living lab*: The Valley. Een demonstrator voor Nederland, maar ook voor de rest van de wereld. En het woord *gebiedsontwikkeling* past daar niet meer bij, volgens Van Antwerpen. “Daarom hebben wij in onze strategie drie stroomverleggers geïdentificeerd, die maken dat wij onze werkmilieus anders gaan benaderen, inrichten, vormgeven en vermarkten. Namelijk: transitie naar een circulaire economie, ecosystemen van bedrijven, en digitalisering. Waar het om gaat, is denken

vanuit waardebehoud en waardetoevoeging. Dat is écht een slag verder dan gewone duurzaamheid, het gaat dan over het vergroten van de biodiversiteit en bijvoorbeeld het gebruik van plantensoorten die water- en luchtkwaliteit verbeteren, *cradle to cradle* productiestromen. Ondertussen gebeurt er al van alles; er is al olifantengras als grondstof voor *biobased* materiaal en om ganzen te verdrijven. Op alle fronten denken we na over hoe het slimmer kan. Zo ook wat betreft gebouwen. Onze gedachte is: ga uit van tijdelijkheid, flexibele architectuur waarbij de focus ligt op interactie en innovatie. Het draait niet om het gebouw, het draait om wat daarbinnen gebeurt. De nieuwe architectuur is niet meer dan een schil waarbinnen mensen kunnen produceren, ontmoeten, werken, bedenken, maken. Dit zijn stuk voor stuk ontwikkelingen die verwant zijn met het DNA van het gebied. En die sluiten aan bij wat we nu doen in The Valley: onderzoeken hoe we écht een gebied kunnen creëren aan de hand van dat DNA. Tot slot weet ik nog niet hoe, maar denk ik dat het de hoogste tijd is voor een ontstemmingsplan, om alle oude waarden en termen – geld, targets, tijd, termijnen – achter ons te laten...”

←



→ **Helen Toxopeus**
researcher Impact Centre Erasmus,
New Economics

→ **De luchthavenregio en de 'commons'**

Helen Toxopeus ging ooit economie studeren met als doel om uiteindelijk 'de wereld te verbeteren', zo vertelt zij. "Vandaag de dag verdiep ik me in de financiële sector en de innovatie die daar plaatsvindt. En onderzoek vervolgens of dit zou kunnen bijdragen aan een circulaire economie." Dat is ook de achterliggende gedachte bij het onderzoek waar Toxopeus vandaag over vertelt. "Wat ik mij afvroeg was: kan het zo zijn dat mensen zich anders gaan gedragen zodra je andere financiële standaarden creëert? Wat gebeurt er als je een heel andere financiële infrastructuur hebt? Hoe kun je menselijk gedrag reguleren, met als doel een betere luchthavenregio?" Volgens Helen Toxopeus is het van belang te focussen op goederen en diensten waar je moeilijk mensen van kunt uitsluiten, maar die wél schaars en eindig zijn. Neem nu de zogenoemde 'commons', de gemeenschappelijke bronnen waar Schiphol als regio mee te maken heeft, zoals schone lucht, stilte. Deze voorraden zijn niet onuitputtelijk en ooit zullen er nieuwe oplossingen voor moeten worden gezocht. Maar wat zorgt er nu, anno 2016 voor dat mensen bereid zijn financieel bij te dragen aan deze commons? En, hoe kun je ervoor zorgen dat mensen hun commons goed gaan beheren? En, hoe kun je deze kennis uiteindelijk toepassen om meer samenwerking rondom de commons in Schiphol regio te organiseren? Kan KLM bijvoorbeeld experimenteren met het anders aanbieden van *Carbon Credits* (compensatie CO2 uitstoot)?

Casus: CO2 neutraal vliegen

Uit het onderzoek van Helen Toxopeus is gebleken dat hierbij 'communicatie' en 'verdeling' (een gevoel van eerlijkheid) twee essentiële principes zijn. Ter illustratie neemt Toxopeus de casus *CO2 neutraal vliegen*. Veel luchtvaartmaatschappijen bieden tegenwoordig de mogelijkheid om de tijdens jouw vliegreis uitgestoten CO2-gassen te 'compenseren'. Ofwel: je betaalt naar eigen keuze een extra bedrag dat dan vervolgens onder andere wordt gebruikt voor (onderzoek naar) het reduceren en tegengaan van uitstoot van CO2 en andere broeikasgassen. "Het succes van een project als dit, ofwel het uiteindelijke aantal mensen dat ook daadwerkelijk zo'n extra vrijwillige bijdrage doet, hangt af van de mate waarin mensen bereid zijn om samen te werken. Want iets als dit, heeft alleen zin als veel mensen meedoen. Als je het gevoel hebt dat niemand anders dit ook doet, dan zal je sneller denken: 'Ik doe het niet want ik ben de enige en het heeft toch geen nut.' Wat ook meespeelt, is dat zo'n toeslag vrij abstract is. Mensen zien niet echt waarin ze investeren", legt Toxopeus uit. "In de gedragseconomie wordt veel onderzoek gedaan naar samenwerking. Samenwerken is niet zelden van essentieel belang, zo ook hier, maar hoe zorg je nu dat mensen samenwerken, meedoen? Neem nu als voorbeeld de studie naar het hergebruiken van handdoeken in hotelkamers. Aan verschillende mensen werd gevraagd om hun handdoek nogmaals te gebruiken ten behoeve van het milieu. Wanneer daaraan toe werd gevoegd 'andere mensen in deze kamer hergebruikten ook hun handdoek', had dit het meeste effect. Het idee

is: wil je mensen een richting op manoeuvreren, dan moet je ze confronteren met het gedrag van mensen die zich in een soortgelijke situatie bevinden. Zou dat wellicht werken om CO2 neutraal te vliegen? Mensen confronteren met hun medepassagiers die al wél hebben gedoneerd?”, vraagt Helen Toxopeus zich af. Haar advies is, om te experimenteren met verschillende interventies. Wanneer je mensen wilt stimuleren een CO2-bijdrage te doen, zou het kunnen werken om toe te voegen: ‘60% van de mensen op deze vlucht hebben bijgedragen...’, of ‘Er is nog 500 van de 2000 euro nodig om deze vlucht CO2 neutraal te maken...’ of door mensen te laten kiezen uit drie compensatieprojecten waar hun geld dan voor wordt gebruikt. Haar advies luidt: ga hiermee testen en kijk wat effect heeft. Toxopeus: “Wellicht dat op één van deze manieren de samenwerking tussen passagiers, met als doel ‘gezonde lucht’, kan worden vergroot. Wordt vervolgd...”

←

NEEM NU DE
ZOGENOEMDE
‘COMMONS’, DE
GEMEENSCHAPPELIJKE
BRONNEN WAAR
SCHIPHOL ALS REGIO
MEE TE MAKEN
HEEFT, ZOALS SCHONE
LUCHT, STILTE. DEZE
VOORRADEN ZIJN NIET
ONUITPUTTELIJK EN
OOIT ZULLEN ER NIEUWE
OPLOSSINGEN VOOR
MOETEN WORDEN
GEZOCHT.

Helen Toxopeus



→ **Isabelle Vries**
senior adviseur Corporate Strategy van
Havenbedrijf Rotterdam en programmamanager
van het uitvoeringsprogramma Havenvisie 2030

→ **Ter vergelijking: transformeren en innoveren in de Rotterdamse haven**
Dan is het tijd om eens te kijken welke overeenkomsten er zijn met een andere haven van wereldformaat: Mainport Rotterdam. Welke inspiratie kan Schiphol hier wellicht uit putten? Isabelle Vries start met een korte introductie van 'haar' Havenbedrijf. Net als Schiphol is het Havenbedrijf Rotterdam een NV, waarvan de grootste aandeelhouder de gemeente is, gevolgd door het Rijk. "Ons businessmodel is redelijk eenvoudig. We hebben twee kerntaken: de ontwikkeling en exploitatie van het gebied door vestiging van bedrijven, en het operationele verkeersmanagement van scheepvaart. Er wordt geld verdiend met erfpacht en zeehavengeld", aldus Isabelle Vries. "Vroeger waren haven en stad één. In honderd jaar tijd is de gehele haven enorm uitgebreid en heeft succesvol op een aantal veranderingen ingespeeld, onder andere op de transitie van kolen naar olie en de revolutie van de container. De haven zit in het DNA van de stad Rotterdam. Vandaag de dag is een heel groot deel van de haven in beslag genomen door de petrochemische industrie. Afgelopen jaar hadden we zelfs een overslagrecord, te danken aan olie en olieproducten. Je zou misschien denken: 'hoe kan dat in deze tijd?', maar juist door de lage olieprijs floreert die handel momenteel. En er wordt nog volop benzine geproduceerd en ook kerosine, onder andere voor Schiphol. Toch weten we: dit gaat een keer fout als we niet goed inspelen op de nieuwe economie. Ooit komt er een einde aan het gebruik

van fossiele brandstoffen. En hoe moet het dan verder? Want de haven Rotterdam is voor een groot deel afhankelijk van die fossiele economie."

Het begin van een nieuw tijdperk

Ofwel: de Rotterdamse haven staat, net als luchthaven Schiphol, voor een aantal uitdagingen. Mainport Rotterdam bevindt zich aan het begin van een tijdperk vol grote veranderingen die van invloed zullen zijn op de containersector, het gebruik van fossiele grondstoffen en de invloed van automatisering en robotisering. Hoe blijft de haven ook in de toekomst economische en maatschappelijke toegevoegde waarde creëren? Dat de Rotterdamse haven een verandering zal moeten doormaken, staat volgens Isabelle Vries vast. "Zoals gezegd: de haven zit in het DNA van de stad. Willen we deze economische motor behouden dan zijn er twee dingen hard nodig: innoveren en transformeren. We moeten van chemische industrie naar *bio based* chemie. En de logistieke sector zal in veel hogere mate verder automatiseren en digitaliseren. Voor innovatie en transformatie zijn cross-sectorale samenwerkingsverbanden van groot belang; daar ligt een belangrijke taak voor het Havenbedrijf en zijn partners, namelijk om deze gewenste ontwikkelingen optimaal te stimuleren in de haven."

Als het gaat over transformeren en innoveren in de Rotterdamse haven, liggen daar volgens Isabelle Vries vijf grote uitdagingen:

1. Schaalvergrotingen

“Schepen worden steeds groter en kunnen zodoende steeds meer vervoeren. We kunnen ze hebben, die gigantische nieuwe schepen, dankzij de nieuwe Maasvlakte 2. Maar het afwikkelen van de lading van die schepen en de afwerking ervan op het achterlandtransport is een behoorlijke uitdaging.”

2. Concurrentie

“De economische groei in de Rotterdamse haven is niet meer zo *sky high* als hij ooit was, dat geldt overigens voor meer grote havens. Bovendien hebben we te maken met veel concurrentie van andere Europese havens, doordat er veel overslagcapaciteit is bijgebouwd in de afgelopen twintig jaar.”

3. IT sector

“De traditionele havenarbeider, die met zijn handen werkt, verdwijnt door robotisering en automatisering. Daar moeten wij op anticiperen, door middel van onderwijs en arbeidsplekken- bemiddeling op inspelen.”

4. Ontwikkeling schaliegas

“De bijzonder snelle ontwikkeling van schaliegas in de VS heeft ons verrast. In slechts een paar jaar tijd is de export naar de VS daardoor stilgevalen en is Europa als vestigingsplaats voor de chemie on-aantrekkelijker geworden, door de eerder genoemde lage olieprijs.

5. En tot slot: *climate change*

“Een belangrijk onderwerp, dat een belangrijke rol speelt als het gaat over de toekomststrategie van het Havenbedrijf.”

Strategie

“Om de uitdagingen van de toekomst aan te kunnen, zullen we allereerst investeren in het efficiënter en schoner maken van fossiele bedrijven”, doet Isabelle Vries de strategie van het Havenbedrijf uit de doeken. “We investeren in schone fossiele energie”, benadrukt zij. “Dit is nog altijd nodig want er is gewoonweg niet voldoende schone energie. Dit doen wij onder andere door het afvangen van warmte, stoom en CO₂ om dit vervolgens her te gebruiken in de industrie, de kassen in het Westland of verwarming van stedelijke gebieden. Daarnaast

gaan we vol investeren in hernieuwbare energie en de productie van *bio based* brandstoffen. De derde pijler in de strategie is diversificatie van de economie. Bijvoorbeeld de maritieme maakindustrie biedt veel kansen. Denk aan de ontwikkeling van offshore windparken. Het absolute toverwoord binnen die strategie is: kruisbestuiving. We zullen als Havenbedrijf kruisbestuivingen stimuleren tussen onderwijs, onderzoek, startups en de grote jongens. Want dát is echt innoveren: interactieve milieus creëren. Een voorbeeld daarvan is RDM Campus.”

←

OOIT KOMT ER
EEN EINDE AAN
HET GEBRUIK
VAN FOSSIELE
BRANDSTOFFEN.
EN HOE MOET HET
DAN VERDER?

Isabelle Vries



→ **Joost van Faassen**
beleidsmedewerker Gemeente
Haarlemmermeer

→ **Bau Ausstellung: een proeftuin voor
een betere luchthavenregio**

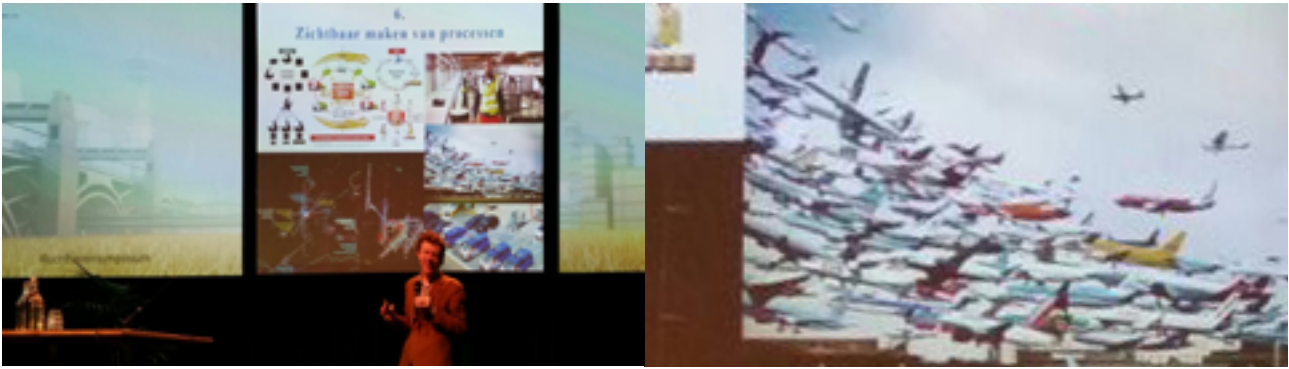
De volgende spreker is Joost van Faassen. Hij werkt voor de gemeente Haarlemmermeer aan een onderzoek naar de mogelijkheden voor het anders benaderen van de vraagstukken rondom de luchthaven. Dit onderzoek is gebaseerd op een Duits planologisch concept: de internationale *Bau Ausstellung*. De aanleiding voor dit uitgebreide onderzoek is de gedachte dat een sterke luchthaven een sterke regio nodig heeft en andersom. Ze zijn immers onlosmakelijk met elkaar verbonden. Financieel, ruimtelijk en sociaal. Maar wat is die luchthavenregio nu? En het DNA van de betere luchthaven, wat is dat precies? "Een interessante vraag...", vindt Joost van Faassen, "vooral omdat er een suggestie in zit, namelijk dat het beter zou kunnen, zelfs zou moeten. We hebben natuurlijk de luchthaven Schiphol als middelpunt van deze regio die zo'n 2.5 miljoen inwoners telt. Het is een regio met veel werkgelegenheid dankzij de luchthaven en haar activiteiten maar ook een regio met cultuur, recreatie, historie, multiculturalisme en hoogwaardig onderwijs." Tegelijkertijd is daar de realiteit van de hinder, constateert Van Faassen, hetgeen hij illustreert met een krantenkop die luidt: 'Schiphol steelt rust van omwonenden'. "Ja, dit is óók de realiteit. De aanwezigheid van geluid van de luchthaven en de gemeten en ervaren hinder daarvan is en blijft een *hot item*."

Van segregatie naar integratie

Maar wat bepaalt nu de tendens binnen de luchthavenregio? En wat heb je als luchthavenregio nodig

om onderscheidend te zijn en te blijven? "Als je blijft doen wat je doet, of als je blijft hangen in het hinder-vraagstuk, dan dreigt een *lock in*", zo stelt Joost van Faassen. "Dus, we moeten van segregatie naar integratie. Daarbij gaat het om het creëren van kansen, op het gebied van economie, arbeidsmarkt, samenleving, technologie, circulaire economie, geluid, innovatie, landbouw en de verhouding stad versus land. En het gaat om het samenbrengen van verschillende vraagstukken, het creëren van een podium. Je moet kunnen experimenteren met de vraagstukken om zo tot antwoorden en oplossingen te komen. Dat is belangrijk, want hoe kunnen we bijvoorbeeld het beste omgaan met dat vraagstuk van 'hinder en groei'? Het gaat ook over wetenschap. Hoe zorg je dat je sociale impact krijgt in de stad? En hoe kun je er daadwerkelijk voor zorgen dat je onderzoeken antwoorden opleveren? Het idee is, dat je als het ware een vitrinekast maakt: een *Bau Ausstellung* als proeftuin, waarin onderzocht kan worden en uitgeprobeerd, waarna anderen dit weer kunnen bekijken en ervan kunnen leren. De samenleving speelt hierin een belangrijke rol. Daar draait het immers om. De samenleving is de leidende factor in de proeftuin." Een ietwat onpolitiek standpunt binnen de proeftuinen, is dat onzekerheid omarmd moet worden. Van Faassen: "Het leren omgaan met onzekerheid en deze onzekerheid ook toe te laten is wel echt noodzakelijk om andere manieren van denken toe te laten, om zo tot andere oplossingen te komen. Dit willen we onder meer doen door verbreding en zoveel mogelijk initiatieven de ruimte te geven. Zonder nieuwsgierigheid en onderzoek kom je immers geen stap verder; dan was de DNA-streng waarschijnlijk nooit ontdekt. De *Bau Ausstellung* heeft wat tijd nodig, maar de basis is er. Binnen een aantal jaar moeten we de vruchten uit onze proeftuinen kunnen plukken. We kunnen de toekomst niet voorspellen maar laten we er wel aan blijven werken."

←



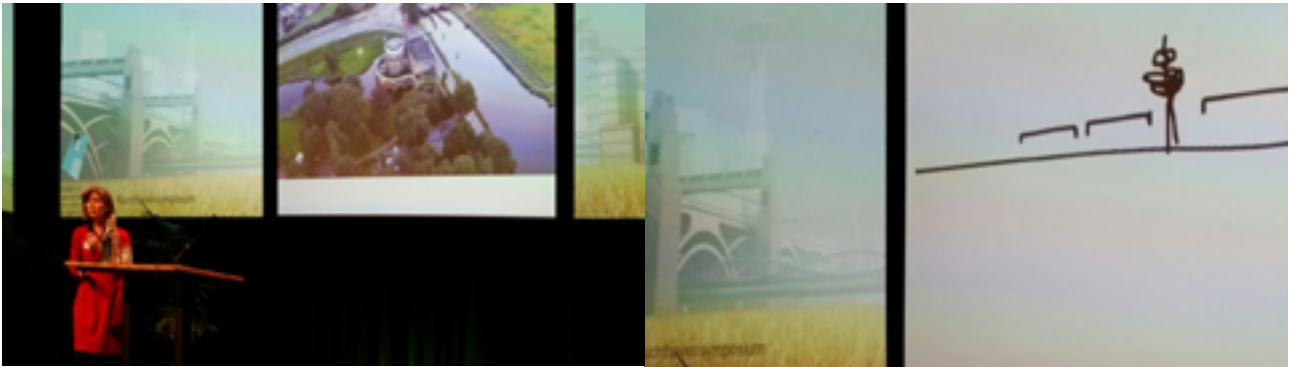
→ **Kai van Hasselt**
researcher Shinsekai Analysis

→ **Ecologische trendwatching**

Kai van Hasselt werkte samen met Urhahn Urban Design aan een *quicksan* voor een Internationale *Bau Ausstellung* in de MRA. Vandaag zoekt hij naar de betekenis van de toekomst van de luchthavenregio in de spiegeling van maatschappelijke en economische trends en hoe die van invloed kunnen zijn op Schiphol en de regio. "Je ziet dat met de tijd IBA's zich meer ontwikkelen van primair ruimtelijk naar maatschappelijk. Steeds minder staat de bouwopgave centraal, maar het maatschappelijke belang", zegt Van Hasselt. Welke thema's voor samenwerking zou je kunnen koppelen aan IBA? Ten eerste: 'Welke partners/stakeholders?' en, ten tweede: 'Wie komen in beeld als men dit op Schipholregio toepast?'. Volgens Kai van Hasselt gaat het steeds om samenbrengen, niet zelden van zeer uiteenlopende partijen; denk aan de gemeente, Schiphol, bewoners en bewonersgroepen, natuur- en projectontwikkelaars, universiteiten, milieubewegingen, MKBA specialisten, financiers... De holistische aanpak van IBA's helpt daarbij tegen vervreemding. "Issues in de regio moet je proberen om te zetten naar kansen. Je moet 'iets' doen met onbehagen, je kunt dat niet laten voor wat het is. Als omwonende moet je namelijk wel erg veel vliegen, wil je alle negatieve effecten van de luchthaven helemaal kunnen wegstrepen tegen de voordelen. Je moet die negatieve effecten en geluiden erkennen, zodat je er iets mee kunt. Als je daarbij meer kijkt naar die *use value*, dan kom je op heel andere waarden en kosten en baten in dit gebied", aldus Van Hasselt, die tot slot pleit voor het zichtbaar maken van processen, het tonen, delen en toegankelijk maken van uiteenlopende bedrijfs-

processen en daarmee meerwaarde creëren. Geef als het ware een kijkje in de keuken. *Design thinking* is daarbij zowel een interessante *toolset* als *mind-set*; elke stap heeft zijn eigen methodes, context en inspiratiebronnen en betekenis en het kan leiden tot specifieke toepassingen voor vraagstukken en opgaven. Daarnaast zou je een koppeling kunnen maken met maatschappelijke thema's. En, zo adviseert hij, ontwikkel een luisterend oor. Reageer snel op kritiek en focus op wat wel goed gaat. Neem negatieve geluiden wel degelijk serieus, maar probeer ze direct om te bouwen."

←



→ **Liesbeth van der Pol**
supervisor Architectuur en Stedenbouw
Amsterdam Airport Schiphol

→ **Recht, eenvoudig, lineair**

Als Supervisor Architectuur en Stedenbouw van Schiphol kijkt Liesbeth van der Pol naar de esthetische impact van de grote ontwikkelingen en transitie die op en rond de luchthaven gaande zijn. "Dat doe ik voor de luchthaven, maar ik probeer daarbij ook rekening te houden met de regio", zo zegt zij. "Allereerst ga ik even terug naar de vraag: 'Wat is het DNA van de luchthavenregio?'" De allervroegste schets van Schiphol zit nog steeds in het DNA, zo laat Van der Pol zien aan de hand van een aantal oude afbeeldingen. "Dat circulaire, in dat mooie grit van de polder, dat is nog steeds de basis. De schoonheid van de regio zit verankerd in die polder. Dát is wat je ervaart als reiziger, als je opstijgt vanaf Schiphol." Liesbeth van der Pol focust nu bewust even niet op de vervuiling, op de drukte. Maar op dat wat je ziet. Ter illustratie toont zij prachtige foto's van de polder; zo herkenbaar en typerend, het idyllische landschap op zijn mooist. "Dit is Schiphol, dit is de luchthavenregio. Dat is toch een uitzonderlijke internationale locatie?", aldus een enthousiaste Van der Pol. "Dit is de oorsprong en, gelukkig, ook de toekomst. Goddelijke lijnen en strepen, boerderijen, natuur. Wat ik mooi vind om te zien, is dat Schiphol zich weet te beheersen. Hoe lastig het ook is om met zo'n enorme aanwas van bezoekers niet naar buiten maar juist naar binnen te groeien, probeert Schiphol dat toch en slaagt daar bovendien in. Prachtig is ook het contrast tussen de dichtheid van de gebouwen en de weidsheid van het polderlandschap. Dat zie je nergens anders. Dat is *power*."

Uitbreiding naar binnen

"Ik geloof dat Schiphol, als één van de meest moderne luchthavens ter wereld, er goed aan doet om dit cultureel erfgoed te bewaren te koesteren. We moeten goed kijken hoe we dat zo goed mogelijk kunnen doen. Het cultureel erfgoed, Schiphol en de nieuwe Vinex-wijken moeten goede buren zijn, zo vindt Van der Pol. Het plan is in ieder geval, om het bestaande te intensiveren, weet zij. "Wat hoe dan ook moet blijven, is de mooie horizontale platte bebouwing, die zo kenmerkend is voor Schiphol." Hoe rustig en sereen het buiten in de polder kan zijn, zo'n chaos is het momenteel binnen, in de luchthaven. Maar, daar wordt hard aan gewerkt, verzekert Van der Pol. "Ook dit is onderdeel van een enorme transitie, een uitbreiding naar binnen. Daarbij doet Schiphol er alles aan om binnen de kleine vertrouwde contouren te blijven. Bescheiden bouwen, zo laag mogelijk, met terecht doen van het DNA. Dit zullen we zo lang mogelijk proberen vol te houden. Ook al zal dit wellicht betekenen dat de groei te weinig is, om de concurrentie met grotere internationale vliegvelden te winnen. Maar het DNA van Schiphol, dat is zoals de basis: recht, eenvoudig, lineair", zo besluit Liesbeth van der Pol.

←



→ **Roel in 't Veld**
hoogleraar Tilburg University, strateeg

→ **Tijd voor reflectie**

Tot slot is het woord aan Roel in 't Veld.

Hij blikt kort terug op alle betogen en verhalen die vanmiddag de revue zijn gepasseerd. “DNA blijkt een verwarrende metafoor”, zo constateert hij. “DNA is immers een buitengewoon natuurwetenschappelijk begrip. Zelf ben ik een beetje allergisch voor het vertalen van dit soort natuurwetenschappelijke begrippen naar de maatschappelijke praktijk. Maar wat ik onder andere heb geleerd vandaag, is dat DNA continuïteit suggereert. Kostbaar is bovendien de ruimte voor het nadenken, de gedachten de vrije loop laten. En dat moeten we ook zeker doen, als alle informatie een beetje geland is alles enigszins is doorgedrongen. Er zijn een aantal thema's die regelmatig terugkeren vandaag, waaronder de benauwenis van de kwantitatief eenzijdige oplossingen, zoals expansie en de waardering van de rijkdom van het gebied waarin we hier werken en leven, met de nadruk op het belang van het selectief omgaan met die rijkdom. Bovendien hebben we blijkbaar een massale obsessie met kwaliteit, hetgeen hoopvol stemt. Maar wat is er dan niet hoopvol? Nou, dat het allemaal nogal versnipperd is, dat er van alles wordt gedaan maar niet wordt verbonden. Dat is ernstig, omdat we hier niet beschikken over een onuitputtelijk ambtelijk, bestuurlijk of professioneel talent, en ja *bottom-up* is leuk, *start-up* is leuk, maar zonder de macht tot verbinden schiet je er weinig mee op. Kortom, we moeten samenwerken, verbinden, de schoonheid van de luchthavenregio koesteren en ons met elkaar inzetten om al het talent dat er in de regio aanwezig is tot zijn recht te laten komen.”

WE MOETEN
SAMENWERKEN,
VERBINDEN, DE
SCHOONHEID VAN DE
LUCHTHAVENREGIO
KOESTEREN EN
ONS MET ELKAAR
INZETTEN OM AL HET
TALENT DAT ER IN DE
REGIO AANWEZIG IS
TOT ZIJN RECHT TE
LATEN KOMEN.

Roel in 't Veld

←

PAKHUIS
DE ZWIJGER

LUCHTHAVENSYMPOSIUM

OKTOBER 2014

→ TOWARDS A
BETTER AIRPORT
REGION





→ Op vrijdag 31 oktober jl. organiseerde het Podium voor Architectuur Haarlemmermeer en Schiphol het symposium *Towards a Better Airport Region/Naar een betere luchthavenregio* in Pakhuis De Zwijger te Amsterdam. Negen inspirerende sprekers gaven hun visie op de toekomst van de luchthaven Schiphol en het omliggende en onlosmakend verbonden landschap van Haarlemmermeer, te weten: wijlen Koos Bosma (hoogleraar Architectuurgeschiedenis en Erfgoedstudies, VU Amsterdam), Kees Christiaanse (voormalig supervisor Schiphol Amsterdam Airport), Andy van der Dobbelsteem (hoogleraar Climate Design & Sustainability, TU Delft), Ellen van Bueren (universitair hoofddocent TU Delft, faculteit Techniek, Bestuur & Management), Bart de Jong (gemeente Haarlemmermeer), Ir. Martijn Lugten (afgestudeerde TU Delft), Christian Salewski (lecturer Architectuur en Stedenbouw, ETH Zürich), Benedikt Boucsein (ontwerpdocent en onderzoeker, ETH Zürich) en Liesbeth van der Pol (supervisor Architectuur en Stedenbouw Schiphol Amsterdam Airport). Allen deden dit op geheel eigen wijze. Dit, met als doel nog meer stof tot nadenken en discussie te bieden.

EEN STERKE
LUCHTHAVEN HEEFT
EEN STERKE REGIO
NODIG. EN VICE
VERSA.

Adam Elzakalai



Opening

→ **Adam Elzakalai**
wethouder Economische Zaken, Ruimtelijke
Ordening, Luchthavenzaken en Sport
gemeente Haarlemmermeer

→ “Een sterke luchthaven heeft een sterke regio nodig. En vice versa”, zo stelt wethouder Adam Elzakalai, aan de start van het symposium *Towards a Better Airport Region*. De gemeente Haarlemmermeer heeft met veel plezier meegewerkt aan het project *Towards a Better Airport Region*, zo vertelt Adam Elzakalai: “De vraagstukken die er zijn, zijn erg actueel. En de luchthaven en gemeente Haarlemmermeer kunnen niet zonder elkaar. Volgend jaar bestaat de gemeente Haarlemmermeer 160 jaar. Schiphol - dat in 2016 haar honderdste verjaardag viert - maakt hier sinds 99 jaar deel van uit. Al die tijd zijn we met elkaar opgetrokken; de luchthaven heeft ervoor gezorgd dat de gemeente Haarlemmermeer is zoals ze nu is: ruimtelijk en uniek. Zonder de luchthaven zou een plek als deze, midden in de randstad, immers volgebouwd zijn.”

“Haarlemmermeer is uit de schaduw van Amsterdam gestapt”, zo constateert Elzakalai, die de afgelopen twee jaar betrokken is geweest bij het Better Airport Region-project en in het kader daarvan onder meer een bezoek heeft gebracht aan de participerende studenten van de ETH Zürich. Hij verbaasde zich daar op positieve wijze over de verhelderende blik van de studenten: “Zij hebben een bijzondere bijdrage geleverd door nèt even buiten dat dagelijkse kader te kijken. De verbanden die bestaan in de luchthavenregio hebben zijn goed blootgelegd. De realiteitszin bleek soms ver te zoeken, toch is het erg interessant om ook eens op die manier te denken en naar de

toekomst te kijken. Want, er zijn geen kant-en-klare oplossingen. In de luchthavenregio heb je te maken met ontwikkelingen die zich bovendien continu vernieuwen en herontdekt worden.”

Tot slot benadrukt de wethouder de goede banden met en het wederzijdse respect tussen de luchthaven en gemeente Haarlemmermeer: “We zijn trots op de luchthaven én op alle bedrijven die daar direct en indirect aan gelieerd zijn. Alle toeleveranciers en bedrijven die allemaal juist déze luchthaven kiezen, vanwege de mensen die er werken, de infrastructuur en het potentieel van gemeente Haarlemmermeer en deze regio.”

←



→ **Koos Bosma**
 hoogleraar Architectuurgeschiedenis en
 Erfgoedstudies, VU Amsterdam

→ “Hoe geglobaliseerd, generiek en gestandaardiseerd vliegvelden ook mogen zijn, hun ouderdom, banenconfiguratie, terminal typologie en geopolitieke regionale ligging zijn vaak beslissend voor de overlevings- en groeikansen.”

Zo steekt Koos Bosma van wal. Met deze openingzin – ‘de langste van vanmiddag’ – wil de hoogleraar Architectuurgeschiedenis en Erfgoedstudies duidelijk maken, dat verschillen ertoe doen.

Bosma focust hier vandaag niet op management, maar op de fase ervoor. Hij vraagt aandacht voor het schemergebied waarin die fase die voorafgaat aan de planning zich bevindt. Het gebied waarin rekening moet worden gehouden met ‘de onvoorspelbare en ongrijpbare toekomst, die keer op keer de gewenste koers in de war schopt en de bestaande verhoudingen op z’n kop zet’. “Voordat planners en managers aan de slag gaan, moeten zij een beeld hebben van wat er wereldwijd aan de hand is, en dit goed analyseren. Als historicus zie je bepaalde patronen, ook in de luchtvaart en de luchthaven ontwikkelingen. Dit zijn wetmatigheden die zich nooit exact herhalen, maar toch wel erg vaak op elkaar lijken”, aldus Bosma.

Mogelijk noodzakelijke koerswijzigingen

Soms is een koerswijziging nodig. En over een mogelijke koerswijziging voor Schiphol, gaat Bosma het publiek vandaag het één en ander voorleggen. Waarbij hij, zo waarschuwt hij vooraf - met knipoog - vooral ‘problemen zal creëren’. Volgens Bosma heeft de complexiteit van Schiphol de regio recht en

goed gedaan, maar geeft deze direct ook aan in welk zwaar weer Schiphol zou kunnen komen te verkeren. Want, als er iets is, wat niet te plannen valt, dan is dat de veranderende context van vliegvelden, van het vliegverkeer. Toeval en verrassingen zijn eigenlijk dominant. En voor het omgaan met zulke onzekerheden is zelfs een stoere wetenschappelijke term, namelijk: *the science of muddling through*.

Bosma: “Als we alleen al kijken naar welke (markt) veranderingen zich de afgelopen twee, tweeënhalf jaar plotseling hebben voorgedaan, dan zie je welke invloed geopolitiek heeft. Daarom denk ik dat het verstandig is, met name voor het management van luchtvaartmaatschappijen, om scenario’s voor plotseling opdoemende veranderingen of bedreigingen achter de hand te hebben.”

Hij geeft hiertoe drie voorbeelden van mogelijke onzekerheden die zouden kunnen optreden en waarvoor dat soort alternatieve scenario’s zeker handig dan wel noodzakelijk zouden kunnen zijn:

De eerste onzekerheid: de transformaties in vraag en aanbod

Goedkope vluchten versus dure vluchten

Betalen we de echte prijs van een vlucht? Dat is niet het geval, stelt Koos Bosma en hij vraagt zich af hoe lang dit zo zal doorgaan. “Zolang wij niet de werkelijke prijs bepalen en betalen zullen de prijsvechters de markt steeds verder veroveren. Zo is Ryanair niet langer uitsluitend geïnteresseerd in toeristen, maar richt zich nu ook op zakelijke klanten. Bovendien vliegt Ryanair niet meer uitsluitend op ongunstige tijdstippen; hetgeen groei van het marktaandeel

betekent. Tegelijkertijd is de poging om Transavia om te vormen zijn vooralsnog mislukt. Ook neemt het aantal overstappers af; wat betekent dat voor Schiphol? En voor haar overlevingsstrategie? Er zijn wellicht toch wat 'beul achtige' types nodig, om orde op zaken te komen stellen..."

Onzekerheid twee: de toename van het aantal brandhaarden in de wereld

Omvliegen of minder vliegen en mogelijk duurdere tickets

Oorlogen en brandhaarden zijn niets nieuws in de wereld. Maar deze komen steeds dichterbij Europa; dat is wel eens anders geweest. En er is een scenario waar serieus rekening mee moet gaan houden, denkt Bosma. Het Russische luchtruim zou namelijk wel eens gesloten kunnen worden. "Stel dat... dan moet je je even voorstellen wat dit gaat betekenen. Zo moet er worden omgevlogen. Wie gaat dat betalen? Hoeveel extra uren kost dat? En waar wordt dan een tussenlanding gemaakt?"

Derde onzekerheid: de opkomst van vliegvelden in de Emiraten

Het ontstaan van het 'trage vliegveld'

En stel dat het Russische luchtruim wordt gesloten, dan worden volgens Bosma de vliegvelden van de Emiraten heel erg belangrijk. Deze krijgen een 'draaischijf functie'; hier kan worden overgestapt. Maar hij denkt dat het ook mentale gevolgen gaat hebben voor reizigers. "Ik kan me voorstellen dat dit een plek wordt waar je de tijd neemt om je aan te passen aan een doorreis naar andere continenten, daar waar het tempo lager ligt dan in Amerika en Europa. En dan kan het heel goed zijn, dat reizigers er de voorkeur aan geven om een paar dagen of zelfs weken in de Emiraten te blijven. Want de vliegvelden daar, dat zijn complete *airport cities* met volop amusement; bioscopen, casino's, uitstapjes en tripjes naar de woestijn. Met universiteiten, bibliotheken, winkels, sportscholen. Architecten houden hier niet voor niets al rekening mee bij het ontwerp van nieuwe vliegvelden.

En nee, die vliegvelden in de Emiraten, die als paddenstoelen uit de grond schieten, dat zijn niet de meest ecologische; 'grote koelkasten midden in de woestijn' noemt Bosma ze. "Maar", zo stelt hij, zolang wij - Nederland en de rest van Europa en het

Westen - olie en gas blijven gebruiken en zo onze dollars en euro's blijven uitgeven in diezelfde Emiraten, gaat dit door. Dit soort vliegvelden zijn wij dus zelf, met ons dagelijks gedrag, aan het stimuleren. Dat maakt dit scenario een ingewikkelde; want hoe ga je (anders) om met energie? Als we onze energie ergens anders zouden kunnen verkrijgen, dan zouden we voorkomen dat deze zandbak ooit verder tot ontwikkeling kan komen. Kortom, we zijn hier zelf verantwoordelijk voor. Dat is wellicht toch iets om in een alternatief scenario mee te nemen. Zoals het er nu naar uitziet, denk ik dat de woestijn een belangrijke speler wordt in de toekomstige marktverhoudingen en dat we er daarom iets meer rekening mee moeten houden en misschien zelfs waardering voor moeten opbrengen."

Pleidooi voor een charme-offensief

Terug naar Schiphol. Als het gaat om vliegvelden en de luchtvaartindustrie voelt Koos Bosma zich een buitenstaander, zo geeft hij aan. En als 'buitenstaander' is hij heel erg benieuwd hoe de toekomst eruit gaat zien. Want als iemand van buiten de sector, krijg je slechts 'fragmentarisch' iets mee van hoe het ermee staat. Hooguit ten tijde van het bekendmaken van de jaarcijfers besteden journalisten aandacht aan Schiphol en haar reilen en zeilen, en natuurlijk bij calamiteiten. Bosma zou willen dat er structureel meer over Schiphol bekend is en over belangrijke veranderingen die op til zijn. Dat past in een democratie, vindt hij. "Bij deze hou ik dus graag een pleidooi voor een charme-offensief voor de luchthaven Schiphol. En stel ik direct de vraag: Hoe kunnen we in de eerste plaats van de inwoners van deze regio Schiphol-ambassadeurs maken? Mijn advies zou zijn: gooi die deuren open, laat de 'boze buitenwereld' binnen en maak de bevolking mentaal mede-eigenaar van het vliegveld. Dit kan op verschillende manieren, ten eerste: via scholen. Je kunt niet vroeg genoeg beginnen met kinderen te informeren over ruimte, infrastructuur en mobiliteit. Dat is namelijk hun toekomst. Ten tweede pleit ik voor meer vrouwen in leidende functies, zeker in het management", zo besluit Koos Bosma.

→ **Kees Christiaanse**
voormalig supervisor Amsterdam Airport
Schiphol

→ Kees Christiaanse maakt een vergelijkende analyse van luchthaven regio's in Europa die zijn verweven met lokale stedelijke netwerken. Hierbij neemt hij het publiek mee naar onder meer Zürich en Dublin, waarbij hij vanuit het perspectief van de hoge-snelheidslijnen een aantal (internationale) trends en lokale verschillen identificeert en laat zien welke ontwikkelingen er zoal gaande zijn rondom centrale stationsgebieden en *airport regions*. "Europa is niet slechts een netwerk van steden, maar meer een stadslandschap waarbij de kernen aura's hebben, die elkaar wederzijds zeer sterk beïnvloeden. Dit stadslandschap neemt verschillende vormen aan, zowel op economisch, sociaal als cultureel gebied, waarbij mobiliteit en logistiek bepalend zijn", aldus Kees Christiaanse, waarbij hij 'het Westland' als voorbeeld noemt: "een typisch stukje platteland in Noordwest Europa."

Centraliteiten

"Het hogesnelheidsnetwerk is verspreid over heel Europa en verbindt dit enorme stadsnetwerk met elkaar", vervolgt Christiaanse. "De stations liggen heel vaak op dezelfde plekken als luchthavens. Maar ook wel eens niet, zoals in het geval van het Centraal Station van Amsterdam. Deze stations vormen in toenemende mate centraliteiten die het oude stadscentrum vervangen en een constellatie vormen van meerdere kernen, van waaruit de stad economisch en op het gebied van mobiliteit wordt gestuurd. Op deze knooppunten van mobiliteit ontstaan ook nieuwe ontwikkelingen. In die zin zou je kunnen zeggen dat de ontwikkeling van stations en van *airport cities*, een heel sterke verwantschap hebben. En als je naar de regio Amsterdam kijkt, dan zie je dat de ontwikkelingen van Teleport en het centraal station en de Zuidas - dat tijdelijk door een héél klein station wordt vertegenwoordigd - allemaal onderdeel zijn van een complex van centrale plekken in de agglomeratie. Ofwel, dit zijn de (nieuwe) centra van waaruit de stad min of meer wordt gestuurd. Eén van die centra in de regio Amsterdam, is Schiphol. En Schiphol is niet zomaar een centrum, het is een enorm groeiend en

dynamisch centrum, ondanks de economische crisis. Deze centraliteiten staan bovendien met elkaar, maar tegelijk met de ontwikkeling van de corridor functie, in verband; Schiphol heeft immers niet alleen een station, maar ook een intercity station en een hogesnelheidslijn in aanbouw.

The last stop before the airport

Die koppeling van lucht- en railverkeer is dermate belangrijk, dat het treinstation van Schiphol ook wel 'terminal 5' wordt genoemd. Inmiddels worden er studies gedaan met betrekking tot de centralisering van Schiphol, vertelt Christiaanse. En hierbij zijn een aantal belangrijke randvoorwaarden te onderscheiden. Bij veel Europese vliegvelden is er het fenomeen '*the last stop before the airport*' ontstaan, zo ook op Schiphol. Als voorbeeld noemt Christiaanse het bedrijventerrein ter hoogte van Hoofddorp centrum, dat zich op een afstand van vier minuten treinreizen vanaf/tot Schiphol bevindt. De huur die hier wordt gerekend voor kantoren is gemiddeld de helft van de prijs die betaald wordt voor een bedrijfspand op Schiphol. Deze situatie zorgt ervoor, dat deze gebieden zich steeds meer gaan ontwikkelen en in toenemende mate belangrijk zijn voor die centralisering. "En we moeten niet vergeten dat de 'ranzige randen' van dat geluidslandschap van Schiphol, zeg maar de overgangen van de vroegere homogene landbouw gebieden naar toenemende bedrijvigheid zich tegelijkertijd ontwikkelen. Die toenemende bedrijvigheid leidt bijvoorbeeld tot parkeerfarms en andere verschijnselen, die zeker een legitimiteit hebben, maar ook moeten worden aangepakt", aldus Christiaanse. Als we nu kijken naar de relatie tussen de verschillende mobiliteitsnetwerken - snelwegen, de hogesnelheidslijn en regionale en internationale vliegvliegvelden in Europa - dan zijn er overlappende *catchment* regio's tussen de *airport regions*, of het nu gaat over kleine vliegvelden, zoals Eindhoven, of een grote zoals Brussel, te onderscheiden.

Vergelijking Zürich

Kees Christiaanse neemt het publiek ter vergelijking mee van Amsterdam naar het station van Kloten Zürich. Beide vertonen zeer veel overeenkomstige kwaliteiten. "Wanneer je per hogesnelheidslijn wilt reizen van Amsterdam naar Zürich, zijn er twee opties: de ICE via Frankfurt, of de TGV via Parijs.

Beide lijnen komen in Basel bij elkaar. De Franse TGV rijdt zo'n anderhalf keer sneller dan de ICE. De TGV doet zo min mogelijk stations aan terwijl de ICE moet stoppen in zo'n beetje elke stad waar hij voorbijkomt. De TGV stopt niet in stadscentra de ICE juist wel; vanuit het oogpunt van stedenbouw wordt dit belangrijk gevonden, omdat dit bijdraagt aan het vergroten van het stadscentrum als centraliteit. Uiteindelijk duurt de reis per TGV zeven uur en die per ICE ook zeven uur, omdat het Franse tracé 200 kilometer langer is en bovendien een uur stopt in Parijs. Kortom: de reiziger is even snel in Basel. Vanaf daar rijdt de ICE vervolgens met een slakkengang van Düsseldorf naar Zürich, alwaar hij arriveert op één van Europa's mooist en best geïntegreerde stations. Kloten Zürich is een belangrijk knooppunt in het land en oogt bijna als een stad, met een heel groot dorpsplein waarop een aantal straten uitkomen. Een beetje vergelijkbaar met Schiphol Amsterdam.

Schiphol is eigenlijk ook een enorm dorpsplein waar de rest van Nederland samenkomt. En ook hier ontstaat een groots (nieuw) stationsgebied met een zeer hoge dichtheid. Dit illustreert nu precies dat idee van centralisatie, met allerlei verwante functies, hetgeen ook in Oostenrijk plaatsvindt", verduidelijkt Kees Christiaanse. Hij vervolgt: "Net als Amsterdam, bestaat de agglomeratie Zürich uit een aantal centraliteiten, waaronder het vliegveld. Net als Schiphol heeft het vliegveld van Zürich een intercitylijn en in de toekomst ook een hogesnelheidslijn. En Zürich heeft zelfs een tramlijn, iets wat Schiphol graag zou willen. Net als Schiphol heeft Kloten een reusachtig winkelcentrum met allerlei andere activiteiten, zoals hotels, congrescentra, bedrijven en kantoren, waardoor dit één van de belangrijkste economische hubs is. Ook hier heb je de corridor, tussen de stad Zürich en het vliegveld, en een vergelijkbare ontwikkeling van *'the last stop before the airport'*; een bedrijventerrein op een afstand van vier minuten met de tram en twee minuten per trein."

Vergelijking Frankrijk

Maar... hoe doen de Fransen dat? Christiaanse maakt ter verduidelijking een nieuwe vergelijking: het zojuist omschreven Oostenrijkse/Duitse mobiliteitsconcept versus het Franse: "Als je met de TGV van Zürich richting Bazel, Toulouse, Dijon rijdt, kom je langs de Euro Airport, dat het drielandenpunt in Bazel

markeert. Inderdaad, een gemeenschappelijk vliegveld dat binnenkort ook een treinstation zal krijgen. Vervolgens leidt de route langs Besançon, waar zich ongeveer tussen drie steden, ergens in de *middle of nowhere*, een treinstation met parkeergarage bevindt. Voordat je Lyon bereikt stopt de TGV in Lyon Part Dieu, een verzamelpunt voor verschillende plekken in Lyon, waar momenteel een soort van Amsterdam/Zürich/Frankfurt-achtige ontwikkeling gaande is. Deze centraliteit in Frankfurt heet het Europa kwartier, die in Lyon heet Frankfurt kwartier. Uiteindelijk stopt de TGV op het vliegveld van Lyon; het treinstation is middels een brug met de nieuwe terminal van HOP Airlines - een nog maar kort bestaande vliegmaatschappij met een handig nieuw netwerk in Frankrijk - verbonden."

Dat verbinding tussen centraliteiten in Frankrijk naar zijn mening nog voor verbetering vatbaar is, illustreert Kees Christiaanse met een persoonlijk voorbeeld. "Als je, zoals ik, regelmatig reist naar Montpellier en je je overstap mist in Lyon, dan beland je in Valence. Mij gebeurt dat meestal 's avonds na elfen, als alle hotels gesloten zijn en er geen taxi's meer rijden. Ik heb al een aantal keer op een bankje geslapen. Inmiddels wordt er gewerkt aan een betere verbinding en die ontwikkeling is kenmerkend", zo denkt Christiaanse. "Want die relatie tussen hogesnelheidslijnen, regionale vliegvelden en internationale hubs wordt steeds en steeds belangrijker, om je überhaupt te kunnen verplaatsen in die netstad van Europa."

Secundaire routes

De huidige ontwikkelingen leiden ertoe dat er naast reguliere routes, secundaire routes ontstaan, zo constateert Kees Christiaanse: "Zo zie je op Euro Airport in Bazel ineens opvallend veel Islamitische dames. Zij stappen hier in om met HOP Airlines naar Montpellier te vliegen, waar zij overstappen op een budget airline richting Agadir of Casa Blanca. En als ik van Montpellier terug wil reizen naar Amsterdam, maar ik mis al mijn treinen en het blijkt dat de overstapmogelijkheden van Air France te beperkt zijn, dan kom ik weer in dezelfde rij terecht als deze dames. Namelijk voor een vlucht van Ryanair die mij, in plaats van direct naar Amsterdam, naar Eindhoven Airport vervoert. Vanuit de kleinere regionale vliegvelden waar de budget airlines vooral landen, zoals

Brussel Charleroi, Eindhoven, Montpellier of Europa Airport, zie je momenteel een enorm nieuw vertakt netwerk ontstaan van trein- en autoverbindingen. Dit netwerk vervoert reizigers, buiten de grote internationale hubs om, van en naar alle plekken in Europa.”

Je ziet dat vliegvelden ook op deze ontwikkelingen beginnen te anticiperen. Een mooi voorbeeld hiervan is Dublin. “Allereerst is hier de *US immigration* dienst naar binnen verhuisd. Dus tegenwoordig kun je inchecken op het vliegveld van Dublin, hier door de douane gaan en dan ben je al over de grens. Je bent feitelijk al in Amerika en stapt dan pas op het vliegtuig”, vertelt Christiaanse. ‘Een enorme attractie’, noemt hij dit. “Want iedereen die wel eens naar Amerika vliegt weet dat je bij aankomst zomaar makkelijk anderhalf uur in de rij staat voordat je je paspoort mag laten zien bij de douane. Dit hebben ze in Dublin opgelost.” Een ander voorbeeld betreft de nieuwe ‘pakketten’ die worden aangeboden, waarbij er een *co-sharing* ontstaat tussen een budget airline en een reguliere airline. “Zo werken Ryanair en Aer Lingus samen. Dat betekent dat bagage automatisch wordt doorgesluisd, dat je in één klap voor beide airlines kunt inchecken wanneer je bijvoorbeeld via Charleroi naar Boston vliegt. Op die manier ontstaan er nieuwe boekingsvormen en bijbehorende nieuwe (secundaire) trajecten.”

Volgens Kees Christiaanse worden deze nieuwe trajecten een belangrijke economische factor bij de toekomstige formulering van *airport regions*, waarbij niet alleen de reguliere grote hubs worden meegeteld maar ook de kleine regionale vliegvelden. “In dat stadsnetwerk van Europa is het enorm interessant en belangrijk om onder meer de economische doorstroming verder te bevorderen.”



IN DAT STADS-
NETWERK VAN
EUROPA IS HET
ENORM INTERESSANT
EN BELANGRIJK
OM ONDER MEER
DE ECONOMISCHE
DOORSTROMING
VERDER TE
BEVORDEREN.

Kees Christiaanse



→ **Andy van den Dobbelsteen**
 hoogleraar Climate Design & Sustainability,
 TU Delft

→ Een originele introductie van Andy van den Dobbelsteen: de hoogleraar van de TU Delft showt zijn broekriem. Geheel in stijl is dit een oude vliegtuigstoelriem, waar door Superuse Studios een design broekriem van is gemaakt. Een mooi voorbeeld van circulariteit, vindt Van den Dobbelsteen, want in de vorm van de gadgets en gebruiksvoorwerpen van Superuse Studios, krijgen afgeschreven vliegtuigonderdelen een nieuw leven.

Kringlopen

Andy van Dobbelsteen zoomt tijdens dit symposium in op het 'metabolisme van de luchthaven', ofwel het sluiten van kringlopen in de luchthavenregio. Hij vraagt zich af hoeveel integratie van stromen er mogelijk is in het huidige business model van de luchthaven? Over welke 'stromen' gaat het hier? Van den Dobbelsteen onderscheidt op Schiphol de volgende stromen:

- mensen (reizigers, mobiliteit);
- energie (diverse brandstoffen voor productie van voedsel, verwarmen en koelen en kerosine);
- materialen (en verpakkingen);
- voedsel (en ingrediënten);
- (afval)water
- lucht

"Elk van deze stromen kun je circulair maken", zo stelt Andy van den Dobbelsteen. "We moeten er daarbij rekening mee houden, dat er infrastructuur nodig is voor de stromen op zich, evenals voor de uitwisseling tussen de verschillende stromen. Ten

tweede is er opslag nodig, om tijdelijke verschillen in vraag en aanbod te kunnen ondervangen."

Dimensies

Volgens Van den Dobbelsteen zijn er verschillende dimensies van circulariteiten: "Tijdens ons onderzoek voor het project *Better Airport Regions* hebben wij ons door al die dimensies heen geworsteld. Want om te kunnen begrijpen wat die stromen precies zijn, moet je data verzamelen. Dat is de nulde dimensie (0D). Hier gaat het om het positioneren van gegevens op een bepaalde locatie, in dit geval Schiphol, en het verrichten van metingen, interviews doen en literatuur doorspitten voor onderzoeksgegevens. Op het moment dat je weet om welke punten het gaat, kun je ook lijntjes gaan trekken en informatie gaan vergaren over hoe de stromen daartussen plaatsvinden. Van A naar B, lineair, de eerste dimensie (1D). Vervolgens, als je dit ruimtelijk gaat organiseren, in het vlak, dan heb je de tweede dimensie te pakken (2D). En gaan de ondergrond en het luchtruim daarbij een rol spelen, dan heb je er een derde dimensie (3D) bij van ruimtelijke planning, waarmee je dus die stromen kunt gaan controleren. De vierde dimensie (4D) komt kijken op het moment dat je daar een tijdsfactor aan koppelt en je dus dingen in de tijd moet gaan ontwikkelen: waar staan we nu, waar willen we in de toekomst staan, waar en hoe gaan we nu dat pad inzetten? Ofwel, het maken van scenario's. En tijdens ons onderzoek hebben we nog een vijfde dimensie gevonden, namelijk de implementatie van de ideeën, gedachten en ambities en de mensen en stakeholders die daar een rol in spelen. Dat gaat over

de internalisatie van de houding ten aanzien van dit soort processen. Wij hebben gedurende dit onderzoek van boven naar beneden gewerkt, van de nulde naar de vijfde dimensie; hoe ga je dat uitrollen? Maar in de realiteit is het eigenlijk andersom: de voorwaardelijkheid voor plannen en het implementeren ervan ligt bij de mensen. Als die er niet voor openstaan, lukt het niet.”

Circulariteit

Andy van den Dobbelsteen en zijn onderzoeksteam hebben een inventarisatie gemaakt van de soorten stromen die door Schiphol gaan, en de hoeveelheden. Een overzicht hiervan laat zien dat die hoeveelheden enorm zijn. “Wij hebben gesteld, dat de luchthaven een reusachtig condensatiepunt/doorvoerpunt is van afval dat voornamelijk via de vliegtuigen binnenkomt, denk aan verpakkingsmaterialen, voedselresten, afvalwater en CO₂, het afvalproduct van energie. Die vliegtuigen moeten allemaal keer op keer weer met schone en nieuwe voorraden vertrekken”, verduidelijkt Van den Dobbelsteen.

Dat afval dat binnenkomt, dat moet natuurlijk ergens behandeld worden. Wat blijkt: dat gebeurt groten-deels ver buiten Schiphol. En het voedsel en de materialen en tevens de kerosine die weer mee moeten met de toestellen, die komen óók van heel ver weg. Kortom, wat gebeurt hier: Schiphol haalt en brengt zijn spullen heel ver weg en is zelf eigenlijk slechts een logistiek verzamelpunt. Het is veel beter om hier controle over te krijgen, door alles dicht bij huis te trekken”, vindt Van den Dobbelsteen.

“We hebben daarnaast ook voedselgegevens geanalyseerd, op basis van onder meer het verbruik van de catering, net zoals afvalstromen. Het blijkt dat afvalstromen behoorlijke afstanden afleggen over de weg voordat ze op de plek van verwerking zijn, hetgeen ook weer een milieubelasting met zich meebrengt. Schiphol is zodoende een verzamelpunt met een enorme *throughput*. Logischerwijs vindt hier ook een heleboel verspilling plaats.”

Wil je dit verbeteren, dan moet je overstappen op nieuwe principes, nieuwe modellen. Niet alleen technisch gezien, maar ook qua hoe we dit soort dingen organiseren, zo stelt Van den Dobbelsteen. “Blijf je de *business as usual* doorzetten, dan blijf je afhankelijk van de toevoer van buiten, ook voor grondstoffen,

energie en zeldzame metalen. Dit kan je eigen positie erg kwetsbaar maken.”

Toch constateert hij ook een positief aspect: “We missen nu een heleboel kansen, die liggen er voor het oprapen maar worden nu niet benut. Dat is zonde. Ook voor de regio, die zou veel economisch voordeel kunnen hebben dankzij de luchthaven. In zijn algemeenheid ontwikkelt de luchthaven zich erg onduurzaam. Dat is geen goede basis om op een veel langere termijn nog te kunnen functioneren.” Een betere wederkerigheid en wisselwerking tussen de luchthaven en de regio kan worden bewerkstelligd door de productie en verwerking van de stromen dicht bij huis te halen. Volgens Andy van den Dobbelsteen zou dit tot veel betere luchthavenregio's leiden. “In de huidige situatie is het $1+1=2$; de luchthaven en regio functioneren apart van elkaar. Op moment dat beide partijen hun best doen om te verbeteren, dan krijg je de som $2+2=4$. Maar waar we eigenlijk naartoe willen, is de synergie die ontstaat als je die sommen combineert. Dan wordt het $2+2=5$, simpelweg omdat beiden verbeteren én in wisselwerking met elkaar staan. Dat is ons beeld van een *better airport region*.”

Vervolgens zet Andy van den Dobbelsteen de verschillende dimensies van ‘een betere luchthaven’ op een rij:

- mobiliteit
- organisatie (beleid)
- economie
- ruimtelijke planning
- en natuurlijk de technologie die te maken heeft met het mogelijk maken van die stromen

Van den Dobbelsteen is van mening dat die circulariteit misschien nog wel het belangrijkste punt is om mee te starten, als je wilt toewerken naar een duurzame luchthavenregio. Om in kaart te brengen wat er verbeterd kan worden, hebben Van den Dobbelsteen en zijn onderzoekers geanalyseerd welke energienetwerken te onderscheiden zijn. En wat je ermee kunt. “Want de netwerken die er nu zijn, die moet je gewoon benutten. Dit zijn immers hartstikke hoge investeringen geweest”, zegt Van den Dobbelsteen. “We hebben daarnaast gekeken naar de energiepotenties van de luchthavenregio. Welke kwaliteiten bevinden zich hier in de grond, hoe kun je hier gebruik

maken van zon, wind en aanverwanten en opslagmogelijkheden. Als je dat stapelt, wat is dan de totale energiepotentie? Over het algemeen is gebleken, uit verschillende studies in Nederland, dat die potentie veel hoger is dan we denken. We kunnen energie-neutraal zijn, simpelweg met hetgeen we op elke locatie zelf kunnen winnen. Hetzelfde geldt voor water, dat is van nature veel aanwezig in Nederland. Ook dit biedt potentie.

Verbindingen maken

Dit heeft geleid tot allerlei mogelijke projecten die kunnen worden ingezet in de luchthavenregio, waar de bronnen en de grondstoffen optimaal kunnen worden ingezet en tevens direct gerecycled. Andy van den Dobbelsteen geeft een aantal voorbeelden: "We hebben zes *hotspot*/locaties in de luchthavenregio gemarkeerd. Op de hoek van Badhoevedorp, Elzenhof en de rand van Schiphol zijn veel ontwikkelingen gaande op het gebied van nieuwe gebouwen. Deze bebouwing vraagt enerzijds om warmte en anderzijds om koude, soms gecombineerd. Dat is onlogisch om separaat op te lossen. Je kunt veel beter denken in optimale verbindingen en het uitwisselen van koude en warmte. Dit kan vaak gelijktijdig en zelfs seizoensmatig indien de juiste opslagmogelijkheden aanwezig zijn. In dit geval bespaar je meer dan de helft. Belangrijk om bij stil te staan is wel dat dit soort voorzieningen wél moeten worden ingepland. Hier is het vakgebied van Kees Christiaanse erg belangrijk, om te kunnen vaststellen waar je wat gaat doen en welke ingrepen hiervoor nodig zijn."

Zonnetechnologie

Een ander voorbeeld: de 'Route du Soleil', daar waar de A4 en A44 samenkomen dan wel splitsen. Hier is een grote hoeveelheid landbouwgrond aanwezig, die bovendien goed georiënteerd is ten opzichte van de zon. Tegelijk is er veel ruimte om hier iets mee te doen. Daarbij is het neerleggen van zonnepanelen de meest efficiënte manier om energie op te wekken per vierkante meter. Wij hebben ons afgevraagd: hoe kunnen we zonnetechnologie inzetten en dat combineren met voedselproductie, bijvoorbeeld met kassen?

Want wat blijkt, is dat een klein gedeelte van dit gebied al voldoende zou zijn om te kunnen voorzien

in de energie voor de koolstof die benodigd is voor de voedselproductie van Schiphol. Conclusie: het hoeft dus helemaal niet van ver te komen."

Ontwerppatronen

Met deze kennis in pacht zijn Andy van den Dobbelsteen en zijn team aan de slag gegaan met het maken van ontwerppatronen, een soort van plan- en ontwerperegels die helpen om, afhankelijk van de context en het probleem, een soort van stappen en maatregelen te treffen specifiek voor dat gebied. Dit kan een handvat bieden voor de toekomstige ontwikkeling van Schiphol.

Samenvattend doet Van den Dobbelsteen een aantal ogenschijnlijk 'simpele' aanbevelingen, die bovendien binnen relatief korte termijn toepasbaar zijn, waaronder:

- Haal geen spullen van ver. Dit zou echt de basis der gedachten moeten worden.
- Werk samen en interdisciplinair; de luchthaven met de regio en vice versa. Het tijdperk is ernaar om niets meer individueel op te lossen.
- Kijk naar slimme manieren van opslag, met name van energie, koude en warmte, in de regio zelf.
- Gebruik bestaande infrastructuur.
- Gebruik oppervlakten nuttig, bijvoorbeeld door zonnepanelen te plaatsen op daken.
- Gebruik lokaal geproduceerd voedsel én verwerk afval ook lokaal.
- Zoek naar mogelijkheden rondom Schiphol voor de behandeling van afvalwater.
- Recycling is het toverwoord.

Met alle potenties die nog op en rondom de luchthaven te vinden zijn, is de conclusie van Van den Dobbelsteen: *the only way is up!*

←

→ **Overdenking gespreksstof voor de
pauze Globalisatie en toekomstig
leven in een luchthavenregio**

Michiel Hulshof en Timon Koomen

Begeleid door Timon Koomen op gitaar geeft Michiel Hulshof wat stof tot nadenken voor de pauze, aan de hand van het thema 'trends die inspireren'. Uitgangspunt voor Hulshof is hierbij de 'luchthaven als stad', waarbij hij Lagos als voorbeeld neemt. Hier worden plannen gesmeed voor een hermetisch afgesloten *airport city*, een zogenoemde '*lucky zone*' waar iedereen die het zich kan veroorloven niets te kort hoeft te komen. Deze stad van de toekomst, met luxe voorzieningen en inclusief een *free trade zone*, wordt gerealiseerd in samenwerking met Chinese projectontwikkelaars en vormt een schril contrast met het alledaagse leven in Lagos.

Van Lagos naar Londen...

Samen met de aanwezigen vliegt Hulshof naar Londen, waar Britse zakenlui in een kantoor aan Park Lane, de duurste straat van de stad, luisteren naar een presentatie over deze *airport city* met *free trade zone*. Een bijzondere plek om te werken, te studeren, zonder visum met belastingvoordelen.

... en naar Ethiopië

De reis wordt vervolgd en wel richting Ethiopië, waar Hulshof een bezoek brengt aan een Chinese schoenenfabriek, waar Ethiopische werknemers onder Chinees management en met Braziliaanse kwaliteitscontroleurs werken in opdracht van een Amerikaans schoenenmerk voor de Europese markt. 'Globalisering ten top', stelt Hulshof: "de hele wereld komt hier samen in één schoenenfabriek. Zou dat ook hier in Nederland mogelijk kunnen zijn, zo'n speciale economische zone?", vraagt hij zich af. En ook: "Mag Schiphol misschien wat chaotischer zijn? Minder gereguleerd? Is de Haarlemmermeer niet té aangeharkt?"

←

MAG SCHIPHOL
MISSCHIEN WAT
CHAOTISCHER
ZIJN? MINDER
GEREGULEERD? IS DE
HAARLEMMERMEER
NIET TÉ AANGEHARKT?

Michiel Hulshof



- **Ellen van Bueren**
universitair hoofddocent TU Delft, faculteit
Techniek, Bestuur & Management
- **Bart de Jong**
beleidsadviseur gemeente Haarlemmermeer

→ Na de pauze leggen Ellen van Bueren en Bart de Jong de aanwezigen een aantal stellingen voor, die al eerder voorbij zijn gekomen in het *Better Airport Regions* onderzoek. De luchthaven regio kan zoveel duurzamer worden, zo stellen zij. Maar, hoe kun je dit bereiken? Ellen van Bueren en Bart de Jong bediscussiëren, samen met het publiek, de valkuilen en mogelijkheden van het besturen van deze regio. Hun focus ligt daarbij op de mogelijkheden van Schiphol, Haarlemmermeer en Amsterdam. Hoe zou je hier een best practice model van kunnen maken?

Interactie met de omgeving

Het eigenaardige en bijzondere van Schiphol, is dat het niet uitsluitend een luchthaven, stad of plek op zichzelf is, maar tegelijk continu interacteert met zijn omgeving. Schiphol is altijd in contact met het omliggende landschap. Dat heeft positieve en negatieve kenmerken.

Opvallend is, zo constateert Ellen van Bueren, is dat er veel gemeenten betrokken zijn bij Schiphol. En in de Nederlandse bestuurspraktijk, die mede bekend staat om het eerder ter sprake gekomen *muddling through*, ofwel doormodderen, krijg je dan al snel te maken met tegenstellingen. Zaken waarover de verschillende betrokken partijen het niet eens zijn en ook niet worden. Eén van die zaken is 'geluid'. Schiphol als geluidslandschap; hoe gaan Schiphol en omgeving om met geluid? Dit is het onderwerp van het onderzoek van Bart de Jong. Hij zegt: "Ik durf te

stellen, dat in het kader van geluid, de luchthaven ten opzichte van het omliggende gebied noch een monster is noch een grote vriendelijke reus. De tweedeling die er is, wordt veroorzaakt door het beleid."

Ellen en Bart vragen de zaal mee te denken over een aantal stellingen:

'Geluidsmetingen moeten in de toekomst door een onafhankelijk instituut worden gedaan'

De zaal is het ongeveer half eens, half oneens. Dit ondanks de verwachting van Ellen van Bueren en Bart de Jong. Zij hadden verwacht dat iedereen het hiermee wel eens zou zijn.

'Het is aan de markt om te bepalen of er behoefte is aan woningen binnen geluidscontouren'

Hier zijn aanzienlijk wat minder mensen het mee eens. Een 'voor' stemmer meent: "Wonen in de buurt van een luchthaven is buitengewoon interessant. Niet in de laatste plaats voor de WoZ-waarde van je huis. Ik zou zeggen: doen!"

"Nee, ik zou het nog stilliger willen zeggen: de overheid heeft als taak om te voorkomen dat mensen binnen de straal van geluidscontouren die schadelijk zijn, kunnen gaan wonen. Vanwege de volksgezondheid moeten mensen tegen zichzelf in bescherming worden genomen", aldus een tegenstander van deze stelling.

Bart de Jong nuanceert de stelling na deze opmerking iets: 'het is niet aan de markt te bepalen, maar aan de gemeente'. Maar ook daar stuit hij op tegenstand. "De verdringing van de markt krijgt dan vrij spel", meent een meneer. "Mensen die weinig te besteden hebben, moeten wel kiezen voor goedkope woningen en die bevinden zich in deze zone. Zij hebben dan geen keus."

Een werknemer van Schiphol merkt op: "Deze stelling zou genuanceerd moeten worden, maar op een andere manier. Uiteraard moet worden voorkomen dat mensen in een gevaarlijke omgeving wonen. Maar als iemand er nu bewust voor kiest om in de omgeving van de luchthaven te willen wonen, dan moet dat kunnen. De restricties om te mogen bouwen in deze zone, zijn naar mijn mening veel te streng. Dit zou inderdaad een zaak van de gemeente moeten zijn. Maar stel de regels worden soepeler en mensen besluiten dichterbij de luchthaven te gaan bouwen en wonen, dan moeten zij ook wel beloven, nooit te gaan zeuren over geluidsoverlast."

Bart de Jong sluit zich hier deels bij aan, het huidige beleid is erg rigide, zo vindt hij. Té rigide.

'Schiphol is op dit moment duurzaam genoeg'

Met deze stelling is niemand het eens. En volgens Ellen van Bueren gloort er zodoende hoop aan de horizon: "Dit betekent namelijk, dat er alleen hier al een enorm draagvlak is om de luchthaven duurzamer maken."

De laatste stelling waar het publiek 'voor' of 'tegen' mag stemmen luidt:

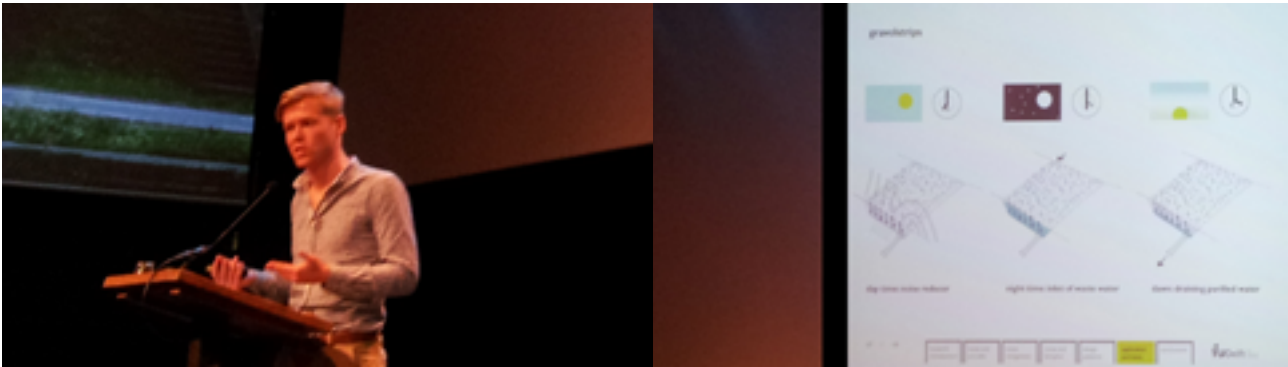
'Schiphol zou zich meer moeten bezig houden met haar directe omgeving, bijv. met onderwerpen zoals ruimte, water, energie en afval'

"Als het gaat om bouwen en wonen rondom Schiphol, hebben we te maken met een heel veelomvattend stelsel van regels en beperkingen, met complexe en technocratische achtergronden", aldus De Jong. "Tot eind jaren vijftig was geluid geen issue. Luchtvaart was iets wat geromantiseerd werd; en dat is eigenlijk nog steeds zo. Maar het huidige beleid rondom geluid is vrij onmogelijk. Er wordt gefocust op het proberen te voorkomen van dingen die in de toekomst mogelijk problemen zouden kunnen opleveren. En daar ontstaat frictie. Want extreme bescherming en groei gaan niet samen. Ik ben van

mening, dat het Schiphol beleid is geschoold op angst en beperkingen. Er is weinig tot geen ruimte voor ontwikkeling en veranderingen. Het gevolg: het beleid is doordrenkt van onzekerheden. Zelf noem ik dat het 'hypochondrische Schipholbeleid.'

Beleid zou juist geënt moeten zijn op innovatie, zo luidt de conclusie. En de tijd is rijp, om op een andere manier naar het luchthaven beleid te gaan kijken. Mede door diverse partijen te betrekken, met hun verschillende plannen en agenda's en hierbij vervolgens te kijken waar de interessante koppelingen zitten. Door alle stakeholders en betrokkenen hierin mee te nemen, in plaats van de gevestigde orde, ontstaan er nieuwe inzichten en frisse blikken en andere, nieuwe coalities.

←



→ **Martijn Lugten**
master Stedenbouwkunde TU Delft,
faculteit Bouwkunde

→ Martijn Lugten is recent afgestudeerd aan de TU Delft met het onderzoek getiteld *Resil(i)ence, aircraft noise abating design patterns*. Lugten onderzocht voor zijn afstudeerproject, tijdens een afstudeerstage bij de gemeente Haarlemmermeer, oplossingen voor het reduceren van vliegtuiggeluid in de bebouwde omgeving. Ronde daken, grote grintbakken rond startbanen, een ander stratenpatroon en meer 'natuurlijk' groen; dit zijn enkele van de in totaal 35 oplossingen die hij aandraagt voor vermindering van vliegtuiglawaai rond luchthavens. Martijn Lugten anticipeert op geluid, simpelweg door gebruik te maken van slimme ontwerpcombinaties.

Onderzoek

Parallel aan het *Better Airport Regions*-project heeft ook Martijn Lugten gekeken naar de omgeving rondom Schiphol, maar dan vanuit het geluidsaspect, vliegtuiggeluid om precies te zijn. Voornamelijk met als doel, te kijken of die omgeving anders misschien op een andere manier kan worden ontworpen, om zo geluid te reduceren. In zijn onderzoek heeft Martijn Lugten onderscheid gemaakt tussen twee soorten, ofwel clusters, van geluid:

- CA geluid, is geluid dat wordt geproduceerd door overvliegende toestellen. Hierbij is belangrijk om te melden, dat je altijd een combinatie hebt van het directe geluid en indirect geluid.
- SST geluid, het geluid dat geproduceerd wordt door stationaire toestellen, denk aan het versnellen op de startbaan of het geluid van taxiën en proefdraaien. Bij deze clusters horen ook bepaalde geluidsspectra.

"Geluidscontouren definiëren de regels en daar waar bebouwing wordt geweerd. In de omgeving rondom luchthavens gelden restricties voor bebouwing. Maar het probleem bij vliegtuiggeluid is, dat er weinig onderzoek is gedaan naar dit fenomeen. Als je kijkt naar de literatuur, dan richt onderzoek tot nu toe zich voornamelijk op geluid van wegverkeer en hoe dit kan worden tegengegaan", zo legt Martijn Lugten uit. "Wat ik allereerst heb gedaan, is gekeken naar welke (algemene) oplossingen in bestaande literatuur worden aangedragen en welke daarvan (ook) gebruikt zouden kunnen worden om geluid (wegverkeer) tegen te gaan. Vervolgens heb ik per oplossing bekeken of deze eventueel ook toepasbaar zijn voor die twee clusters vliegtuiggeluid. En hoe deze oplossingen zich verhouden tot direct en indirect geluid."

Dat leverde uiteindelijk 35 oplossingen op, op vier verschillende niveaus, variërend van stedenbouw tot materialisatie.

De volgende vraag die Lugten zich stelde was: hoe zouden die oplossingen eventueel kunnen worden toegepast op en rondom Schiphol?

Om de mogelijke oplossingen en hun effecten te kunnen berekenen en meten, heeft Lugten ze letterlijk in kaart gebracht. Hij heeft van de oplossingen kaarten gemaakt, die gegevens bevatten over geluidsniveaus en gemeten frequenties in gebieden. Er zijn twee soorten kaarten: kaarten met gemiddelde geluidsbelasting en kaarten met incidentele geluidsbelasting (het maximaal te verwachten geluidsniveau op het moment dat een toestel overvliegt).

Ontwerpmethodiek

Toen hij die 35 oplossingen had en daarnaast de kaarten, is Lugten aan de slag gegaan met het ontwikkelen van een ontwerpmethodiek waar architecten, stedenbouwkundigen, planologen en beleidsmakers in de praktijk mee kunnen werken. “En daarvoor heb ik die kaarten gebruikt, namelijk door de toepassing van oplossingen en de oplossingen op zich, te combineren in ontwerp patronen. Zo heb ik 24 ontwerp patronen ontwikkeld op drie verschillende schaalniveaus”, licht Lugten zijn werkwijze toe. “En het mooie van deze ontwerp patronen, en van deze methodiek, is dat je hiermee inzichtelijk kunt maken hoe die patronen ook met elkaar verbonden zijn. Je maakt visueel hoe een bepaald ontwerpelement zich verhoudt tot andere schaalniveaus. Op die manier kun je letterlijk zien hoe bepaalde bouwblokken het best zouden kunnen worden vormgegeven, met het meeste (wederzijdse) effect. Op die manier kan deze ontwerpmethodiek worden gebruikt om de koppeling tussen oplossingen te vinden en tevens direct aan te gaan.”

Als je dan een systeem hebt van 24 ontwerp patronen, is het vervolgens wel de uitdaging om te kijken hoe zoiets enerzijds kan worden gebruikt door planologen en stedenbouwkundigen die in het gebied werkzaam zijn, en anderzijds, hoe dit direct kan bijdragen aan het reduceren van geluid.

Dat die ontwerp patronen hier inderdaad geschikt voor zijn, is inmiddels gebleken. De oplossingen zijn getest en tevens onderworpen aan een workshop met planologen en stedenbouwkundigen, om te kijken of zij inderdaad een plan voor herontwikkeling zouden kunnen maken aan de hand van de patronen, zonder dat uitleg dan wel inmenging van Lugten nodig zou zijn. En de uitkomsten hiervan waren positief. “Voor het goed uitwerken van een herontwikkeling van een stedenbouwkundig plan is uiteraard meer nodig dan alleen geluid”, zo benadrukt Lugten. “Daarom heb ik ook gekeken naar andere factoren en uitkomsten van het *Better Airport Regions* project, waaronder naar het werk van Van den Dobbelsteen.

Ontwerpcasus: Badhoevedorp

Zijn werkwijze en manier van oplossingen zoeken, illustreert Martijn Lugten met een voorbeeld van één van de casussen uit zijn onderzoek. Het betreft hier een gebied in het zuidelijke deel van Badhoevedorp, waar Lugten voornamelijk heeft gekeken naar de invloed van het geluid afkomstig van toestellen op het proefdraaiterrein van Schiphol, waar de hangars zich bevinden en waar motoren worden getest. Hier is vooral sprake van een zeer laag frequent geluid, een bastoon die lastig tegen te gaan is.

Voor dit gebied heeft Lugten een oplossing bedacht, die bestaat uit een aantal onderdelen. Daarbij merkt Lugten wel op, dat er voor dit gebied hoogterestricties gelden en veiligheidsvoorschriften, waardoor het plaatsen van hoge obstakels bijvoorbeeld geen optie is.

1. Gravelbakken

Plaatsing van een reeks gravelbakken tussen het proefdraaiterrein en Badhoevedorp. Aan dit ontwerpvoorstel zijn een aantal ontwerp patronen verbonden, legt Martijn Lugten uit. “Door de structuur van gravel wordt ten eerste een deel van het geluid geabsorbeerd. Daarbij treedt diffractie op, ofwel, een deel van het geluid wordt teruggekaatst. Hierdoor haal je energie uit het geluid, waardoor het geluid dat bij de ontvanger terechtkomt vermindert. Voor Badhoevedorp levert dit een resultaat op van een reductie van zeven tot acht decibel. Een leuk begin, maar niet voldoende”, legt Lugten uit. “Want je wilt eigenlijk reducties van meer dan tien decibel. Maar het laat wel zien, dat alleen al het gebruik van een bepaald materiaal met bepaalde eigenschappen, een positieve bijdrage kan leveren aan geluidsreductie.”

Het voordeel van geluidsreductie, heeft Lugten in dit geval gekoppeld aan een ander ontwerp patroon. “Dit proefdraaiterrein wordt voornamelijk overdag gebruikt. 's Nachts zouden die gravelbakken dus niet zo veel zin hebben. En dan is het interessant als je dit gegeven kunt koppelen aan andere issues die spelen in gebied. Eerder werd al gerefereerd naar mogelijkheden betreffende watermanagement en waterzuivering. En als je uitsluitend kijkt naar de structuur van gravel, dan blijkt dat deze behoorlijk overeenkomt met die helofytenfilters, een duurzame manier van waterzuivering. Die gravelbakken zouden

dus overdag voor geluidsreductie kunnen zorgen en gedurende de nacht gebruikt kunnen worden voor waterzuivering. Een kwestie van het slim koppelen van aspecten die hier in het gebied een rol spelen.

2. Een geluidswal

Een tweede oplossing is een onafgebroken barrière tussen de nieuwe A9 en het achterliggende gebied. Martijn Lugten: “Doordat je te maken hebt met die extreem lage geluidsfrequentie, heb je zeer hoge, wijde structuren nodig om dit tegen te houden of terug te kaatsen. Wanneer je deze geluidswal zou plaatsen in combinatie met de gravelbakken, dan bereik je ineens een reductie tot wel 19 decibel. Dat betekent een forse geluidsreductie en meer dan voldoende om geluidsproblematiek terug te dringen.” Ook hier heeft Lugten onderzocht welke aspecten gekoppeld zouden kunnen worden: “Wat kun je verder nog met zo’n wijde barrière? Nou, je zou bijvoorbeeld aan de ene kant van de barrière voedselproductie, die je meer lokaal wilt hebben, kunnen realiseren in de vorm van kassen, in combinatie met de restwarmte die wordt veroorzaakt door bijvoorbeeld datacentra. Beide functies zijn immers ongevoelig voor geluid. En achter de barrière zou je een wateropslag aan kunnen leggen. Dat is hier een prima plek voor, omdat weinig geluidsgolven hier neer zullen slaan. Hier kun je het gezuiverde water uit die gravelbakken dan weer opslaan, om vervolgens te gebruiken voor de kasgebieden.”

3. Andere materialen in de bebouwde kom

Tot slot laat Lugten nog een voorbeeld zien voor een oplossing op het derde en laatste schaalniveau, namelijk het straatniveau:

“Om geluid beter te absorberen en geluidsoverlast te verminderen, zou je op dit niveau kunnen nadenken over een andere materialisatie van het wegdek en andere gevelstructuren of zachte of groene structuren van het grondoppervlak. Dit zou ook weer kunnen leiden tot een betere afwatering van zo’n gebied, waardoor je een multi-inzetbare oplossing creëert die meerdere doelen dient, waaronder betere geluidsabsorptie in en van het straatprofiel.”

Dit zijn slechts een paar voorbeelden, maar het maakt wel duidelijk dat Martijn Lugten heeft ingezet op het koppelen van vraagstukken enerzijds en het slimmer maken van de (bestaande) ontwerpen anderzijds. Lugten pleit daarbij voor ‘meer onderzoek’. “Want zeker op het gebied van geluid en naar de perceptie van bepaalde maatregelen, hetgeen bij geluid een grote rol speelt, moet veel meer onderzoek worden gedaan. Op die manier kunnen we langzaam toewerken naar een omgeving waarin 2 plus 2 in plaats van 5, misschien zelfs wel 6 wordt, omdat je ook nog geluidsreductie erin hebt betrokken.”

←



- **Christian Salewski**
lecturer Architectuur en Stedenbouw, ETH Zürich
- **Benedikt Boucsein**
ontwerpdocent en onderzoeker ETH Zürich, Better Airport Regions
- Christian Salewski en Benedikt Boucsein delen vandaag hun visie op mogelijkheden voor nieuwe ruimtelijke concepten voor de luchthavenregio, zoals als het geluidslandschap (*noise landscape*). Daarbij schetsen zij hun ideeën betreffende een transformatie van het vliegveld an sich. Hun concepten zijn concrete voorbeelden van hoe de ideeën en conclusies uit het onderzoek naar *Better Airport Regions* vormgegeven zouden kunnen worden; Salewski en Boucsein bieden als het ware een aantal 'raamwerken', ofwel werkelijke kaders, waarmee beleidsmakers en bewoners van de regio direct aan de slag zouden kunnen, of als houvast zouden kunnen gebruiken. Deze concepten zijn ontwikkeld in samenwerking en onder de supervisie van Kees Christaanse, die eerder vandaag aan het woord was.

Voordelen en kwaliteiten van het geluidslandschap Het geluidslandschap is momenteel sterk aan het veranderen. Dat komt, zo stellen deze heren, doordat luchthavens zich vandaag de dag zeer dicht bij stadscentra bevinden. Veel dichterbij dan vroeger. "Die verbinding met de stad wordt ook steeds belangrijker. Tegelijk heb je te maken met een groot geluidslandschap dicht en dicht bij een stad. Een luchthaven is immers groot. Sinds 1970 is de luchthavenregio Schiphol enorm gegroeid, net als de regio eromheen. Dat maakt Schiphol juist zo uniek; het gebied rondom de luchthaven bruist en is volop in ontwikkeling. Typerend voor het landschap rondom

Schiphol, is dat het behoorlijk gefragmenteerd is. Aan de hand van een aantal beelden van het gebied, geeft Boucsein het publiek een kijkje in de achtertuin van Schiphol, het gebied achter de luchthaven; van bebouwing van huizen of kassen tot woningen en landbouwgrond. Je ziet duidelijk dat dit een heel divers gebied is. Met veel mooie contrasten, tussen de luchthaven met zijn internationale karakter en landbouw en weilanden. Een landschap met vooral ook veel verschillende kwaliteiten." Deze kwaliteiten komen allemaal voorbij in de publicatie 'Geluidslandschap. *The Noise Landscape*', een gezamenlijke uitgave van het Podium voor Architectuur Haarlemmermeer en Schiphol en ETH Zürich.

Het Polderlandschap

"Er zijn veel mensen die in dit geluidslandschap wonen", aldus Boucsein. "Zij zien de voordelen van dit gebied. Want die zijn er duidelijk. Je hebt bijvoorbeeld relatief ontzettend veel ruimte om vrij te wonen. Dat is een manier van wonen, die in Amsterdam of Haarlem niet mogelijk zou zijn. Die ruimtelijkheid van het polderlandschap vind je hier namelijk niet. En dit landschap ziet er zo uit, door de luchthaven. Of beter gezegd, dankzij de luchthaven. Het is dus niet zo zwart/wit als soms gesteld wordt, het is niet geheel negatief. Dit landschap herbergt bovendien een fascinerende *layering* van ontwikkelingen. Daarin moeten de kansen worden gezien en benut."

Christian Salewski vult aan: “We hebben een luchthaven in een metropoolregio. We hebben een goede focus op de luchthaven zelf. Maar, wat er mist, is daarnaast een goede focus op het gebied eromheen”, zo concludeert hij. “Die ‘achtertuin’, dat is niet slechts de *corridor* van de luchthaven. Dit deels op zichzelf staande gebied ontwikkelt zich nu in razend tempo. Maar feitelijk zonder supervisie. Dat is een probleem, want zo missen we mogelijkheden en kansen.”

Een groen park als ‘*flow machine*’

Zoals net al werd aangekaart; als de luchthaven er niet was geweest, dan zou de polder, Haarlemmermeer, veel en veel meer zijn volgebouwd.

Eén van de mogelijke oplossingen voor de toekomst, zo denkt Salewski, is een groot groen park voor de metropoolregio. “Om Schiphol heen kun je een heel groene regio creëren, met alle mogelijke voordelen en faciliteiten, zodat je rondom een groen gebied kunt wonen. Midden in dat groene gebied, ligt de luchthaven. Daarbij zou je van die luchthaven een ‘*flow machine*’ kunnen maken. Alle stromen die vanuit de luchthaven komen en gaan – zoals eerder vandaag werd besproken – kunnen eventueel binnen dit gebied worden gerealiseerd, dan wel verbeterd en verduurzaamd worden. Je hebt hiervoor 41.500 hectare geluidslandschap tot je beschikking. Daarbinnen kun je een food zone creëren, een energie zone, enzovoorts.”

Kortom, die luchthavenregio biedt ontzettend veel kansen en mogelijkheden, ook ten opzichte van omliggende gemeentes als Amsterdam en Haarlemmermeer. “Maar”, zo besluit Christian Salewski, “als we nu niet focussen op dit geluidslandschap als bron van mogelijkheden in plaats van als bron van overlast, dan missen we kansen. Want, het mag dan nu nog crisis zijn, maar die nadert zijn einde en Amsterdam is groeiende.”

←

DIE ‘ACHTERTUIN’,
DAT IS NIET SLECHTS
DE CORRIDOR VAN DE
LUCHTHAVEN.
DIT DEELS OP ZICHZELF
STAANDE GEBIED
ONTWIKKELT ZICH NU
IN RAZEND TEMPO.
MAAR FEITELIJK
ZONDER SUPERVISIE.
DAT IS EEN PROBLEEM,
WANT ZO MISSEN WE
MOGELIJKHEDEN EN
KANSEN.

Christian Salewski



Pitch

**De toekomst van De Proeftuin,
op zoek naar de juiste balans**

→ **Joost van Faassen**
beleidsmedewerker gemeente
Haarlemmermeer

→ Joost van Faassen maakt vandaag, voorafgaand aan de laatste spreker, namens de gemeente Haarlemmermeer van de gelegenheid gebruik om 'De Proeftuin' te pitchen. "We moeten uit de impasse waarin we nu zitten. Als gemeente zijn we op zoek naar balans, om vanuit daar door te kunnen groeien. Want, een sterke luchthaven heeft een sterke regio nodig... en andersom", zo zegt hij. De spanning en synergie tussen de luchthaven en de omgeving zorgt voor een complex bestuurlijk en inhoudelijk speelveld en vereist een continue kritische reflectie op de agenda van de gemeente Haarlemmermeer. De Proeftuin moet hierbij helpen. De belangrijkste vraag is steeds: *'Hoe gaan we om met de nabijheid van de luchthaven in een stedelijke omgeving?'* Ofwel: hoe kan de gemeente Haarlemmermeer een kwalitatief hoogwaardige leefomgeving realiseren én tegelijk deel uitmaken van een luchthavenregio die uitgaat van de economische en maatschappelijke voordelen van de luchthaven? Hiervoor willen we de verkenningen naar een Internationale Flughafen *Bau Ausstellung* doen, analoog aan de IBA's in Duitsland. De eerste flow waarin we nu zitten, ofwel de eerste stap, is dat we openstaan voor ideeën. Dus, kom met ideeën!", roept Van Faassen op.

←

DE SPANNING EN
SYNERGIE TUSSEN
DE LUCHTHAVEN
EN DE OMGEVING
ZORGT VOOR EEN
COMPLEX BESTUURLIJK
EN INHOUDELIJK
SPEELVELD EN VEREIST
EEN CONTINUE
KRITISCHE REFLECTIE
OP DE AGENDA
VAN DE GEMEENTE
HAARLEMMERMEER.

Joost van Faassen



→ **Liesbeth van der Pol**
 supervisor Architectuur en Stedenbouw
 Schiphol Amsterdam Airport

→ Tot slot is het de beurt Liesbeth van der Pol. De supervisor Architectuur en Stedenbouw Schiphol ontwerpt zelf niet, maar is verantwoordelijk voor de ontwerp kwaliteit van de ontwikkelingen op de luchthaven Schiphol, op alle schaalniveaus, van stedenbouw en openbare ruimte tot architectuur en interieur design. Van der Pol gaat in op de transitie-opgave waarmee Schiphol de komende jaren te maken heeft. Integrale ruimtelijke kwaliteit wordt nergens zo compact voelbaar als op de luchthaven Schiphol, zo stelt zij. En ze vraagt zich af: wat is de aard van de architectonische en stedenbouwkundige opgave van een gebied dat constant in beweging is en zich opmaakt voor een goede toekomst?

De kracht van het ontwerp

‘De kracht van het ontwerp’, daar gaat het om volgens Liesbeth van der Pol. “Schiphol is uitermate zorgvuldig ontworpen”, zo zegt zij. “En dit is bovendien prachtig gedaan. Daar heeft bijna niemand het ooit over. Maar na al die jaren staat het ontwerp nog steeds overeind. Als je Schiphol ziet, denk je: ik ben vrij!”

De realiteit is helaas anders, constateert Van der Pol. “Het gevoel van vrijheid mag nog altijd worden opgewekt door het beeld van de luchthaven, maar het is er vele malen voller; vandaag de dag zijn er veel meer bezoekers dan waarvoor de luchthaven eigenlijk oorspronkelijk is ontworpen.”

Compact is duurzaam

De luchthaven moet groeien. De mooie maar lastige opdracht van Liesbeth van der Pol is om die groei vorm te geven. “De groei van het prachtige, compact ontworpen Schiphol, hoe gaan we dat doen?”, zo vraagt zij zich af. “We zullen namelijk moeten door-groeien naar een capaciteit van 75 miljoen bezoekers per jaar. Het concentrische model in de vorm van een hoefijzer, met een ijzersterke ruggengraat, dat maakt Schiphol uniek. En we kunnen ook nog jaren verder met dit model, maar dan zijn er wél grote transitie nodig, voor een uitbreiding.”

Wat er momenteel wordt gedaan, is het verdubbelen van de pieren, in de vorm van een verdieping er bovenop. Dit is een oplossing die nog veelvuldig kan worden uitgebreid, terwijl de compactheid en de basisvorm behouden blijft. Het gaat ondertussen wel om een ‘miljardenoplossing’.

“Vandaag is het veelvuldig gegaan over de vraag hoe Schiphol zich verhoudt tot de omgeving. En dan kun je niet compact genoeg bouwen. Compactheid”, zo stelt Van der Pol, “is de meest duurzame manier van ontwerpen. Tel daarbij de schoonheid van het ontwerp op, en je hebt een uniek bouwwerk. Vandaag de dag wordt er nog maar weinig gesproken over schoonheid, alsof dat er niet toe doet. Alsof schoonheid niet duurzaam is.” Volgens Van der Pol is schoonheid mede inherent aan de kracht van het ontwerp. En de kracht van het ontwerp van Schiphol is het compacte karakter. Dat móet zo blijven. Dit willen we en kunnen we niet veranderen, tenminste, als we ons willen blijven onderscheiden. En dát willen we.”

AUDITORIUM
SCHIPHOL GROUP

LUCHTHAVENSYMPOSIUM

NOVEMBER 2013



AIRPORTCITY **MASTERS OF** **AIRPORTCITY**





→ **Op vrijdag 29 november vond de laatste in de vierdelige lezingenreeks rondom het thema 'model AirportCity' plaats. Dit keer was het de beurt aan de 'Masters of AirportCity' om hun visie te delen. 'Masters' is met een recht een toepasselijke titel, want deze drie ontwerpers zijn er mede verantwoordelijk voor dat Schiphol er vandaag de dag zo uitziet. Zo is Jan Benthem oprichter en partner van Benthem Crouwel Architects, als luchthaven architect al ruim dertig jaar verbonden aan de luchthaven. Hij sprak over de architectuur die Schiphol zo herkenbaar maakt. Rijk Boerma, partner van Mijksenaar Wayfinding Experts, vertelde vervolgens over de 'Wayfinding', ofwel bewegwijzering, die zij hebben ontworpen voor Schiphol. Want, net zoals de architectuur steeds aan verandering onderhevig blijft, is ook de wayfinding geen onveranderlijke component. Tot slot vertelde Maarten Buijs, landschapsarchitect en partner bij West 8 Urban Design & Landscape Architecture, over het vormgeven van het landschap van en rondom de stad Schiphol.**

→ **Jan Benthem**

oprichter en partner Benthem Crouwel Architects

→ Schiphol is internationaal een voorbeeld van architectuur en design. Dat geldt voor het Airport-City-model, de masterplannen, de integrale benadering van de architectuur, de bewegwijzering, de landscaping. Vandaag mogen we heel even een kijkje nemen achter de schermen van drie bureaus die stuk voor stuk letterlijk gezichtsbepalend zijn voor Schiphol. De eerste spreker, Jan Benthem, heeft als architect één van de meest doordachte luchthavens van de wereld ontworpen. Benthem Crouwel Architects is ook verantwoordelijk voor de nieuwe vleugel van het Amsterdamse Stedelijk Museum en het gloednieuwe Rotterdamse Centraal Station. Maar, dit bureau is klein begonnen, zo vertelt Jan Benthem. "Na mijn afstuderen in 1978 zijn Mels Crouwel en ik direct een eigen bureau gestart. Dat was onze wens, al verklaarde iedereen ons voor gek. Het was namelijk in de vorige grote crisis. En net zoals nu, was er nauwelijks werk voor architecten. Achteraf hadden we geen beter besluit kunnen nemen... We zijn heel eenvoudig begonnen met badkamers voor families en vanuit daar langzaam gegroeid." Inmiddels is Benthem Crouwel Architects ruim dertig jaar betrokken bij de luchthaven. "Schiphol is erg belangrijk geweest voor ons bureau", aldus Jan Benthem. "Er is geen plek waar je heftiger architect bent dan hier. De luchthaven is een immer complexer wordend organisme, verandering de enige constante, nooit af, altijd klaar. Dat gaat gepaard met enorme pieken en dalen, maar is tegelijk heel leerzaam. Het is daarbij ronduit bijzonder om dertig jaar lang aan iets te werken, waarvan je slechts één ding zeker weet... en dat is dat het verandert."

Jan Benthem is geboren in een polder, zo vertelt hij. En misschien dat hij juist om die reden architect is geworden. “De polder is overduidelijk een door mensen gemaakt gebied. Neem nu de Ringvaart. Met die bekende lange weg met typische arbeidershuisjes. Op een gegeven moment stopt die weg, het hele gebied, radicaal. Dan kom je in een totaal ander gebied terecht, namelijk de luchthaven. Een stuk verder gaat diezelfde weg met huisjes erlangs gewoon weer verder.

Nergens anders zie je zo’n messcherp contrast. Hier in de polder, vind je wel twee megastructuren naast elkaar. Ten eerste natuurlijk Schiphol, maar wanneer je je omdraait vind je er daar nog één: de polder.”

Het dilemma van de luchthaven architect

Het bijzondere aan het werken op de luchthaven, is dat het altijd gaat om zeer omvangrijke plannen. Jan Benthem: “Dit soort plannen, waarmee veel geld is gemoeid, vereisen een duidelijke toekomstvisie. Tegelijkertijd weet je: de betreffende plannen komen nooit helemaal af, die visie komt nooit uit. Doordat de wereld van de luchtvaart zo snel verandert, zijn plannen en visies achterhaald op het moment dat je met bouwen of verbouwen begint. Ik geloof niet dat men zo’n honderd jaar geleden, toen het eerste vliegtuig opsteeg, heeft kunnen vermoeden welke vaart deze wereld zou nemen.”

Geschiedenis van de luchthaven

De luchthaven verandert continu. De toekomst van de luchthaven vernieuwt zich steeds. Dat zorgt ervoor, dat Schiphol een altijd veranderende omgeving is. Jan Benthem gaat, eerst even terug in de tijd: “In 1967 werd de moderne luchthaven geopend. Het gebouw dat er toen stond, was het eerste deel van een omvangrijk plan van een luchthaven met zo’n tien start- en landingsbanen, zodat vliegtuigen altijd in een gunstige windrichting zouden kunnen landen. Uiteindelijk werd de luchthaven geopend met minder banen, maar met het voornemen dat aantal later uit te breiden. Echter, in 1968 was het plan al achterhaald. Toen werd namelijk het eerste straalvliegtuig ingezet. En daarvoor was de luchthaven niet ontworpen. De nieuwe vliegtuigen konden namelijk niet op de geplande manier afgehandeld worden aan de pieren. En het bleek ook zo te zijn, dat straalvlieg-

tuigen gewoon met zijwind konden landen, waardoor tien banen overbodig zouden zijn.”

Dit is slechts één voorbeeld uit de geschiedenis van Schiphol... Om te illustreren: er wordt iets gebouwd met een grote toekomstvisie. Maar als de toekomst er is, is je plan niet meer actueel en geschikt. Toen de luchthaven gebouwd werd, was vliegen iets voor zakenlieden en rijke mensen, niet voor de gewone man en vrouw. Vandaag de dag is vliegen voor iedereen. Jan Benthem: “Visies en feiten veranderen. Maar de realiteit is: er moet nú gevlogen worden. Dus elk probleem wat dat vliegen in de weg zit, moet vandaag nog worden opgelost. Daarom wordt er op Schiphol altijd gebouwd en verbouwd. En sinds 1967 hebben wij zo de pier aan twee zijden verlengd, aan twee zijden verbreed en er een verdieping bovenop geplaatst. Het enige wat nog over is van het oorspronkelijke gebouw uit 1967, is het verkeerstorentje.”

Begin jaren tachtig ging Benthem Crouwel Architects aan de slag voor Schiphol. Een groots bedrijf, maar de eerste opdracht was geen groots project, zo memoreert Jan Benthem met een glimlach: “Het eerste gebouw dat ik voor Schiphol heb ontworpen, was een fietsenstalling. Een typisch luchthavengebouw, zo bleek, want niemand zette zijn fiets erin. Voor het gebouw kon je namelijk heel makkelijk parkeren en voor de fietsenstalling moest je helemaal omlopen naar de achterkant van het gebouw.” Maar de opdrachten werden snel groter. Eind jaren tachtig raakte het bureau betrokken bij een nieuw masterplan voor Schiphol; een radicaal uitbreidingsplan voor onder meer de verdubbeling van het stationsgebouw met de aanbouw van terminal 3, een uitbreiding van het lounge-gebied in terminal 2 werd uitgebreid. Op Schiphol-Centrum werden kantoren en hotels gehuisvest. Jan Benthem werd leider van dit projectteam. “Voor een beginnend architect was dit een onderneming uit een jongensboek. Maar tegelijk was het onvoorstelbaar complex. Destijds hadden we geen software waarmee je in 3D je ontwerpen op schaal kon maken en beoordelen. Nee, wij bouwden onze ontwerpen in het klein na in ons kantoor op Schiphol en kropen daar dan vervolgens samen met de directeur van Schiphol Group op onze knieën doorheen. Achteraf denk ik: hoe kan het? Hoe is het uiteindelijk gelukt om de capaciteit van Schiphol

op deze manier te verdubbelen? Zeker gezien het feit dat de werkelijkheid, zoals gezegd, altijd achterhaald is als je start met bouwen. Dat is het dilemma van de luchthaven architect: je maakt plannen voor de lange termijn, je bouwt voor vandaag en morgen. Dat zorgt er soms voor, dat je idiote hulpconstructies moet gebruiken om onder en tussen gebouwen te blijven doorbouwen. Want ondertussen gaat het vliegen gewoon door.”

Filosofie Schiphol

Ondanks de veranderende gebouwen, visies en plannen, is Schiphol nog steeds een heel goed functionerende luchthaven. Dat komt mede, zo stelt Jan Benthem, door de filosofie die ten grondslag ligt aan het interieur. In 1968 werd binnenhuisarchitect Kho Liang Ie aangesteld voor de inrichting van de luchthaven. Hij formuleerde een ijzersterke visie, als basis voor het gehele interieur. ‘Hoe kan de passagier zo goed en zoveel mogelijk worden bediend?’ Volgens Kho moest de nerveuze reiziger niet worden afgeleid door een uitbundige inrichting. Passagiers moesten tot rust worden gebracht om zich zo goed mogelijk te kunnen oriënteren. Overdadig kleurgebruik was zodoende uit den boze; de mensen moesten kleur aan het gebouw geven. Zijn uitgangspunten waren een heldere lay-out voor het gebouw, met duidelijke zichtlijnen en veel glas opdat men de vliegtuigen goed kon zien; ook over de akoestiek werd nagedacht. De emotie van de reiziger stond, kortom, centraal. “En dat is nu nog steeds de basis”, aldus Jan Benthem. “Reizigers zijn nog steeds zenuwachtig als ze aankomen op de luchthaven. Bij alles wat wij doen, is de passagier de leidende factor, de rode draad. Ook wij vragen ons altijd af: ‘hoe voelt de passagier zich?’

Het ontstaan van het Hart van Schiphol

Diezelfde filosofie is de leidende gedachte achter de plannen voor het ‘Hart van Schiphol’. Toen Benthem Crouwel Architects bezig was met plannen voor de luchthaven, besloot ook de Nederlandse Spoorwegen (NS) het treinstation op Schiphol aan te passen. Er zou een nieuw treinstation midden onder Schiphol worden gebouwd, met zes in plaats van drie sporen. En, parallel aan de bestaande, een nieuwe spoortunnel worden aangelegd met eveneens twee sporen. Het aanvankelijke idee van de NS was, dat trein-

reizigers die naar de luchthaven wilden, op Schiphol moesten overstappen van het treinstation naar de luchthaventerminal. Wat dan waarschijnlijk via een tunnel of brugconstructie zou gebeuren. “Maar wij dachten: als we dan toch tegelijk gaan bouwen, dan moeten we ervoor zorgen dat de passagiers niet meer van het ene naar het andere gebouw hoeven. Hoe kunnen we ervoor zorgen dat het treinstation en de luchthaven één gebouw worden?”, legt Jan Benthem uit. “De NS wilde dit aanvankelijk niet maar Schiphol Group deed toen een slimme zet. Die zei: ‘Wij kopen het bovengrondse station en investeren hierin, zodat jullie hier geen kosten of tijd meer aan kwijt zijn. Mits jullie investeren in het ondergrondse station.’ En dat vond de NS een goed idee. Vervolgens hebben wij een ontwerp gemaakt voor één gebouw, waar zowel de parkeergarages als het treinstation als de luchthaven samenkomen. We hebben een knooppunt gemaakt gemaakt van Schiphol. Er was niet genoeg budget om het hele plein voor het station te overdekken. Maar dit bleek een onverwacht bijkomend voordeel; Schiphol had ineens een plein. Een publieke ruimte, een ontmoetingsplek. Dat is vrij uniek; de meeste luchthavens hebben dat niet, daar beland je als passagier in een soort van verkeersriool als naar buiten stapt.

En zo had Schiphol plotseling een hart gekregen. Waar het prettig vertoeven was. Dit zorgde ervoor, dat deze plek ook ineens aantrekkelijk was voor kantoren; zij gingen zich hier vestigen. En Schiphol ontwikkelde zich zo langzamerhand steeds meer als stadshart. Schiphol Group paste zelfs enigszins de bedrijfsvoering aan; ging zich profileren als Airport-City in plaats van ‘slechts’ luchthaven.”

Inmiddels zijn er in Rotterdam, Utrecht en Den Haag ook vergelijkbare plannen in aanleg om van het - Centraal Station een knooppunt te maken. Dat is ook de doelstelling van het ontwerp van het nieuwe Centraal station van Rotterdam, zo zegt Jan Benthem: “Probeer van je station een verbinding te maken mét je stad in plaats van een barrière voor je stad.”

Problemen oplossen

In de veranderende aard van de luchthaven, ziet Jan Benthem een overeenkomst met een ‘echte’ stad. “Ook hier zijn we altijd bezig met de toekomst. Echter, die toekomst is niet altijd even goed te voorspellen.

In de praktijk ben je dus bezig met het oplossen van problemen.

De luchthaven blijft altijd groeien. Dat is het enige dat je zeker weet: het groeit. De taak van de luchthaven architect is zodoende om te zorgen dat het allemaal blijft functioneren. Problemen van morgen moeten vandaag worden opgelost.

Dat is tegelijk het spannende van het werken op de luchthaven; je creeert nieuwe dingen, er gebeurt van alles, het is groots.

Een actueel probleem, waar we nu mee bezig zijn, is bijvoorbeeld het centraliseren van de security. In een deel van de luchthaven is dit al gebeurd, met het andere deel zijn we nu bezig. In theorie is het een simpel project, maar in de praktijk is het zeer complex. Op drie pieren moet een extra verdieping worden geplaatst, op daken die daar niet op berekend zijn. Maar het moet toch. Ondertussen worden de betreffende pieren gewoon gebruikt voor dagelijks vliegverkeer. Dat maakt het een hele onderneming. Het dilemma waar we nu voor staan, is dat problemen op een steeds kleiner oppervlak moeten worden opgelost. Het wordt voller, er is minder ruimte. En met het oplossen van één probleem creeer je er vaak drie. De problemen worden groter, de marges kleiner. Ook wij weten niet hoe de toekomst eruit ziet. Het risico is, dat de groei volhoudt, totdat het fout gaat. Dus zijn wij altijd bezig met corrigeren. Wat de verwachting is? Wij kunnen het niet voorspellen.”

[Vragen]

Vanuit het publiek blijkt, na deze interessante eerste lezing van vandaag, wat nieuwsgierigheid te zijn ontstaan. Waar komt Jan Benthem's persoonlijke affiniteit met vliegen vandaan? Wat is, naast Schiphol, eigenlijk zijn favoriete luchthaven? Het enigszins verrassende antwoordt luidt: “Een luchthaven op de Maasvlakte, die helaas niet meer bestaat. Ik heb zelf gevlogen en mijn favoriete reis was: op de fiets van huis in Almere, naar het vliegveld in Lelystad. Dan, met zwembroek in de tas, vliegend naar de Maasvlakte, om vervolgens in zee te zwemmen, koffie te drinken en weer terug te vliegen.”

←

DE LUCHTHAVEN
BLIJFT ALTIJD
GROEIEN. DAT IS
HET ENIGE DAT JE
ZEKER WEET: HET
GROEIT. DE TAAK
VAN DE LUCHTHAVEN
ARCHITECT IS
ZODOENDE OM TE
ZORGEN DAT HET
ALLEMAAL BLIJFT
FUNCTIONEREN.
PROBLEMEN VAN
MORGEN MOETEN
VANDAAG WORDEN
OPGELOST.

Jan Benthem

→ **Rijk Boerma**
partner Mijksenaar Wayfinding Experts

→ **‘We maken het vinden van de weg zo makkelijk mogelijk’**

Zoals de architectuur steeds aan verandering onderhevig blijft, is ook de wayfinding geen onveranderlijke component. Onder meer verbouwingen, nieuwe wensen en inzichten, flexibel gebruik van checkpunten leiden tot voortdurende aanpassingen aan het systeem. Alleen op deze manier kan de kwaliteit voor de passagier voor nu en in de toekomst gewaarborgd blijven. Hierover vertelt Rijk Boerma, partner van Mijksenaar wayfinding experts, dé bewegwijzeraar van Schiphol.

En dat maakt Rijk Boerma een ‘wayfinding expert’. Hoe word je dat? Naar eigen zeggen door zelf de weg nooit te kunnen vinden. “Als ik me bevind in een totaal nieuwe omgeving, ben ik in eerste instantie totaal gedesoriënteerd. Ik heb dan geen idee waar ik ben, waar ik naartoe moet en loop dan ook standaard de verkeerde kant op. Dat gevoel, die ervaring, zou ik het liefst uitbannen. Dat is dan ook de essentie van mijn werk: het vinden van de weg zo makkelijk mogelijk maken.”

Verbetering bewegwijzering 1990

In 1967 ontwierp Benno Wissing van Total Design een ontzettend duidelijk concept voor de bewegwijzering van Schiphol. In 1990 ging Mijksenaar Wayfinding Experts aan de slag op Schiphol. De vraag was: hoe kan de bewegwijzering verbeterd worden? Want, het was helder, maar kon uiteindelijk toch nog wel iets beter, zo vertelt Rijk Boerma. “Wat we zagen, waren prachtige, duidelijke gele borden. Die wilden we sowieso behouden, ook als dit geen eis was geweest. Maar we zagen ook wat dingen die beter konden:

Alle tekst op de borden bestond uit kleine letters, hoofdletters waren weggelaten. Dat doet de leesbaarheid geen goed, zeker niet in het geval van langere teksten. Ook stond alle tekst wat dicht op elkaar. Zowel de Engelse als de Nederlandse teksten hadden weinig contrast. Daarnaast stond de tekst altijd links en alle pijlen altijd rechts. Zeker als er meerdere pijlen op een bord stonden, was dit nogal onduidelijk.

Wij hebben toen een voorstel gedaan voor een

verbetering van de bewegwijzering. Waarin we de pijlaccolade hebben geïntroduceerd, evenals pictogrammen. In ons voorstel keerden hoofdletters terug. Het geel bleef.”

“De grote gele borden die al vanaf het begin in gangen richting de gates hangen, waren en zijn heel praktisch. Ze vallen op, waardoor je makkelijk je weg kunt vinden. Dit stelt passagiers op hun gemak. Toch hebben we in de loop van de tijd één en ander geschrappt. Het woord ‘pier’ hebben we bijvoorbeeld geschrappt. Dit is ‘gate’ geworden. De grote cijfers bij elke pier, ofwel gate, hebben we gehandhaafd. Wat niemand wellicht zal opvallen, is het feit dat we het lettertype hebben gewijzigd naar ‘Frutiger’, een iets meer open letter, die minder snel dichtloopt en dus beter leesbaar is.”

Verbetering bewegwijzering 2001

In 2001 nam Mijksenaar wayfinding experts opnieuw de bewegwijzering onder de loep. “Toen werden er een aantal vertalingen uit de teksten gehaald. Bepaalde Engelse woorden begriipt iedereen en dus is vertaling dan overbodig, zeker op plekken waar vooral transferpassagiers komen. Naar aanleiding van de brand op de luchthaven van Düsseldorf in 1996 kwam de bewegwijzering van nooduitgangen en vluchtroutes erbij. Sindsdien wordt deze informatie net zo hoog als de borden waar het naast hangt en is het daarmee groter en prominenter aanwezig”, legt Rijk Boerma uit. “En er zijn categoriën. Met de komst van steeds meer winkels en horeca, heeft de commercie een eigen kleur gekregen op de borden. Alles wat gaat over shoppen, eten en drinken, wordt aangeduid met witte tekst en afbeeldingen op een donkerblauwe achtergrond. Vluchtinformatie wordt vermeld in zwarte tekst en afbeeldingen op een gele achtergrond. Alle faciliteiten, denk aan de toiletten, worden aangeduid in gele tekst en afbeeldingen op een donkergrijze achtergrond.”

Gebruiker centraal

De gebruiker staat centraal, benadrukt Rijk Boerma. “Overall wordt rekening gehouden met de passagier; deze wordt zoveel mogelijk tegemoet gekomen. Zo wordt de loopafstand op borden die naar de gates wijzen vermeld. “Om ons werk goed te kunnen doen, moeten we ons zoveel mogelijk inleven in de

passagier. Hiervoor hebben we een uitgebreide analyse gemaakt van het gehele proces; de ‘customer journey’.

Dat proces begint bijvoorbeeld thuis, waar iemand achter de computer vliegtickets zoekt en deze boekt. En gaat via het regelen van alle benodigde documenten en het koffers pakken, reis naar de luchthaven, de check-in, douane, security, het zoeken van de gate en het wachten, naar het uiteindelijke instappen en vliegen.

Wij moeten ons dit proces, inclusief alle emoties en handelingen die daarbij komen kijken, voortdurend voor ogen houden. Iemand die gaat vliegen is nerveus. Hij moet eerst weten waar hij naartoe moet. Als dat eenmaal duidelijk is, verdwijnt een deel van de stress. En dan heeft de passagier tijd om nog een beetje te winkelen of om koffie te drinken. In die volgorde.

Dat gegeven is voor ons belangrijk. Want, een beetje stress is niet erg, dat is spanning die hoort bij het vliegen. Iemand is dan oplettend, nieuwsgierig en verlangend. Maar als dingen niet op tijd of goed duidelijk worden, dan slaat de spanning om in stress, die gepaard gaat met frustratie en boosheid. Op zo’n moment worden alle borden en bewegwijzering genegeerd en alleen persoonlijke hulp geaccepteerd. Dit moeten wij zien te voorkomen.”

Van snelweg naar P1 en de gate

Een voorbeeld van een route die Mijksenaar wayfinding experts heeft moeten bewegwijzeren, is die vanaf de snelweg naar de parkeerplaats. Om deze zo goed mogelijk te kunnen definiëren, hebben zij zelf de route gefilmd en zijn aan de hand daarvan gaan werken.

Maar ook de route vanuit de parkeergarage naar de gates moest worden begeleid. Rijk Boerma: “Wie deze parkeergarage binnenrijdt, komt aan op het dak van de parkeergarage. Dat is behoorlijk hoog, maar dat gaat geleidelijk en doordat het parkeerdek omringd wordt door gebouwen, heb je dit niet in de gaten. Je denkt op maaiveld te zijn maar het is in werkelijkheid de tweede verdieping; rij je vervolgens twee verdiepingen naar beneden en wordt je dan gezegd dat je op maaiveld bent is de kans groot dat je in de war raakt. We hebben toen besloten, om de verdiepingen niet te benoemen. En hebben voor plaatjes gekozen in plaats van nummers. Je parkeert

dus niet op de tweede verdieping, maar in ‘sectie vuurtoren’ of ‘sectie tulp’. Waarbij je er overal aan wordt herinnerd dat je goed moet onthouden in welke sectie je staat.”

Mediaplan: waar ligt de focus

Op een bepaald moment diende een niet gepland (ongewenst) effect zich aan. De commercie rukte op, met de bijbehorende hoeveelheid reclameborden. En die gingen de bewegwijzering een beetje in de weg zitten. Als gevolg daarvan heeft Mijksenaar wayfinding experts een mediaplan opgesteld, in de vorm van een rapport over zones voor wayfinding, bufferzones en de mogelijkheden voor reclame, een en ander voorzien van een advies over de mate waarin de bewegwijzering ‘vrij’ moet hangen om het zichtbaar te maken en te houden. Daarbij is gekeken naar de informatie en wanneer die binnen het gezichtsveld van mensen valt. De informatie mag niet te hoog hangen en niet te veel terzijde. Met dit alles moet je rekening houden. En natuurlijk, mensen willen ook koffie drinken en winkelen, maar de voornaamste reden van het verblijf op een luchthaven is toch het vliegen”, aldus Rijk Boerma, die benadrukt dat je daarbij moet oppassen dat er geen sprake mag zijn van visuele overload. Daarom bekijken we regelmatig alle routes; soms is opschonen nodig. Het wayfindingsysteem moet kloppen en dat kan betekenen dat er soms wat weggehaald moet worden of aangepast. Dit, om het overzicht voor de passagier zo goed mogelijk te houden.”

Nieuwe processen op de luchthaven en de commercie maken het wel steeds lastiger om de bewegwijzering rustig en overzichtelijk te houden, beaamt Rijk Boerma als iemand uit het publiek opmerkt dat de luchthaven ‘langzaam dichtslibt’. “Neem bijvoorbeeld het zelf inchecken. Dat gebeurt steeds vaker. Maar als er mensen op het vliegveld arriveren en ineens niet meer als vanouds bij een balie in moeten checken maar dit zelf (moeten) kunnen, ontstaat stress. Echter, elk proces al dan niet nieuw op de luchthaven heeft informatie nodig. Wij kunnen niet meer doen dan een de juiste informatie verstrekken en dat zo goed mogelijk doen. Al wordt het wel steeds lastiger om daarmee overzicht te creëren en zo de stress te verminderen.”

←

→ **Maarten Buijs**
landschapsarchitect West 8 Urban Design
& Landscape Architecture

→ De laatste spreker van vandaag, en van de gehele reeks, is Maarten Buijs, landschapsarchitect bij West 8 Urban Design & Landscape Architecture. Dit bureau is sinds 1992 verantwoordelijk voor landschaps- en ontwikkelingsprojecten op de luchthaven, waaronder het openbaar domein, strategieontwikkeling, advies over ecologische kwesties, implementatie van duurzame concepten in landschapsontwerp en business concepten. De vormtaal, de zichtbaarheid, de bezigheden en de verschijningsvorm van de verschillende onderdelen waaruit een luchthaven noodzakelijkerwijs bestaat, vergen immers zorgvuldig beheer van het beeld om ons voor een visuele chaos te behoeden.

Maarten Buijs studeerde landschapsarchitectuur in Wageningen en heeft vervolgens lange tijd gewerkt in Australië, waar hij een eigen bureau heeft gehad. Zijn oud-studiegenoot Adriaan Geuze, oprichter van West 8, wist hem echter over te halen om toch weer in Nederland te gaan werken. En inmiddels is Maarten Buijs alweer zo'n zeven jaar verbonden aan West 8, waar hij als landschapsarchitect en landschaps-supervisor vrijwel dagelijks bezig is met Schiphol en daarnaast veel aan het werk is in Groot-Britannië en Canada.

Waar Schiphol ooit startte met een klein aantal vliegtuigen in een weiland, heel simplistisch gezegd, is het vandaag de dag een grote luchthaven, een reusachtige machine van activiteiten, van bewegend landschap.

Het kleine Schiphol is inmiddels geworden tot een AirportCity, met veel bijbehorend beton, metaal en glas, veel verkeer, waar mensen komen en gaan. In deze omgeving zijn talloze punten aan te wijzen die vanuit landschappelijk oogpunt minder aantrekkelijk zijn, denk aan kale betonnen muren, lege velden, overal plekken en bouwputten waar gebouwd en verbouwd wordt.

De missie van West 8 is, kortgezegd, om dit iets te sturen en te verbeteren. Hoe kan dit alles beter? Hoe kan het landschap van en rond Schiphol aantrekkelijker worden gemaakt? In 1998 raakte het bureau vanuit dit vraagstuk betrokken bij Schiphol. Zij schreven toen een 'scenario voor een groene luchthaven'.

"In onze beleving moest, en moet, dit landschap vol gebouwen en beton wat tot rust worden gebracht. Dit, om het stressgevoel van de reizigers te temperen", aldus Maarten Buijs. "We hebben daartoe een aantal strategieën bedacht. Ten eerste het idee van baangroen, keurig verzorde grasranden langs de landingsbanen, die het idee van het landen in een weiland in stand houden. Dan is er de 'groene ring', ofwel een aantal groene plekken en lanen die het hele gebied met elkaar verbinden. Dit kwam niet heel gemakkelijk tot stand, doordat er verschillende partijen bij betrokken waren waarvan alle neuzen tegelijk dezelfde kant op moesten. Een derde strategie was het planten van berkenbomen, her en der, over het gehele Schiphol areaal. Een vierde strategie was het open houden van zichtlijnen naar de vliegtuigen. Hierdoor kun je op veel plekken de vliegtuigen zien opstijgen en landen, wat een open blik geeft."

Berkenbomen-succes

Voor de berkenbomen zijn een groot succes gebleken, vertelt Maarten Buijs trots. "Destijds zijn er om Schiphol honderdduizenden berken geplant. Door ze te plaatsen voor grote kale betonnen muren en langs de wegen, is het grauwe van alle gebouwen als het ware verdoezeld. Ze schermen de grote gebouwen af. Ook de hekken en parkeerplaatsen zijn niet of nauwelijks dominant aanwezig, omdat ze zich bevinden achter groen. Dit geeft direct een veel vriendelijker beeld. Voor een grote luchthaven bevindt Schiphol zich in een relatief groen gebied; zonder de bomen zou het een heel kil en grijs bedrijfsgebied zijn, kaal en onherbergzaam. De bomen geven het geheel consistentie, brengen visueel tot rust. De berken zijn nu kenmerkend voor Schiphol. Overal 'belemmeren' ze het zicht. Je krijgt bijna het gevoel dat je een berkenbos in of uit rijdt in plaats van een luchthavengebied..."

Een vraag voor landschapsarchitect Buijs, is of de waas van bomen de veiligheid niet in het geding brengen; maakt het gebrek aan zichtbaarheid inbraak niet makkelijker? Maarten Buijs: "Daarvoor ben ik niet bang. Die 'onzichtbaarheid' is natuurlijk maar schijn. Overal hangen camera's, diefstal is niet het probleem.

Waar we wél over nadenken, is het gevoel van veiligheid. Dat is belangrijk. Wanneer een vrouwelijke

werknemer van Schiphol 's nachts naar haar auto loopt, voelt ze zich dan veilig? Daar proberen we voor te zorgen door middel van vluchtroutes, verlichting en zichtlijnen.”

Bij aanvang van dit project was de vraag: welke boom is zowel geschikt om in verschillende soorten grond te planten en trekt geen vogels aan? Dat laatste kon de luchthaven namelijk niet gebruiken. In het verleden deden zich problemen voor met spreuwen die de vluchtroutes belemmerden. De keuze viel op de zachte berk. Deze boom heeft korte, zwieperige takken waar vogels niet op kunnen zitten. Echt duurzaam zijn deze bomen niet. Ze worden hooguit veertig jaar oud en blijven relatief klein. Dat maakt het bijna een wegwerpproduct. Het eenvoudige beleid is één van de succesfactoren, denkt Maarten Buijs. “Er was altijd één persoon verantwoordelijk. En staat er bijvoorbeeld ergens een berk in de weg, omdat er werkzaamheden moeten gebeuren aan leidingen, dan halen we de boom zonder aarzeling weg en zetten we er later een ander voor terug. Aanvankelijk werd er als bodemverbeteraar klaver ingezaaid, een tijd lang stonden er ook bijenkasten. Dat ging heel goed, tot één van de bijenvolken uitvloog en besloot zich te vestigen bij de hoofdingang van Schiphol.” Nu, om biodiversiteit te verhogen en onderhoud te minimaliseren wordt de begroeiing onder de bomen de vrije loop gelaten. Wat ervoor zorgt dat er 's zomers een veelheid aan veldbloemen groeit. Als onderdeel van de ontwikkeling van de ‘Groene Wig’ in Schiphol centrum, is er aan gewerkt om andere gebieden op de luchthaven aantrekkelijker te maken. Maarten Buijs: “Lege plekken onder viaducten zijn bijvoorbeeld bezaaid met terracottakleurige mijnsteen en keien, om hier meer levendigheid toe te voegen. En ondanks het succes van de berkenbomen is er ondertussen toch behoefte aan meer duurzame bomen. Die stevig zijn, maar geen vogels aantrekken. De meest geschikte boom in dit opzicht is de plataan. In de Schiphol ‘kern’ gebieden wordt deze nu al in selectief aangeplant. Dit alles, om een zekere zachtheid te creëren.”

Eén van de andere in het oogspringende ideeën die West 8 introduceerde, is het beleid van de plantenschalen. Die staan verspreid op Schiphol en ook in grote getalen op het Jan Dellaert Plein, het levendige plein voor Schiphol. “Voorheen was het hier kaal. Nu

staan er deze schalen, die vijf keer per jaar worden voorzien van een nieuw assortiment aan bloemen, passend bij het seizoen. De randen van de schalen zijn bedoeld om op te zitten. Dit beleid valt erg in de smaak, vooral ook bij reizigers. Als je urenlang in het vliegtuig hebt gezeten, wordt je hier voor de deur verwelkomd door bijvoorbeeld knalrode tulpen en kun je lekker even buiten zitten, iets drinken, sigaret roken”, zo vertelt Maarten Buijs.

Volgende stappen

West 8 heeft een supervisie rol op Schiphol. “Van tijd tot tijd kijken we hoe het ervoor staat met het landschap”, legt Maarten Buijs uit. “En dan geven we advies; “maai daar het gras minder vaak, plaats daar hekken, zorg daar voor wat andere of meer beplanting”. Op deze manier hebben we het voor elkaar gekregen om een bepaalde natuurstructuur te creëren op en om Schiphol. Een volgende stap wordt, om te proberen een bepaalde link te maken met het Amsterdamse Bos. We denken namelijk, dat de mogelijkheid tot recreëren van toegevoegde waarde zou kunnen zijn en dat dit ook potentie heeft.”

Helaas gaat het niet altijd even goed, weet Maarten Buijs uit ervaring. “De berkenbomen gaan namelijk niet goed samen met het reclamebeleid. De grote palen met reclameborden gaan samen met miljeucontracten en met de eis dat er honderd procent zichtbaarheid wordt gegarandeerd. Vandaar dat er onlangs over zo’n 3,5 kilometer honderden bomen langs de A4 zijn gekapt. Helaas, want zoiets zou niet nodig hoeven te zijn. Gelukkig komt de groene waas langs de snelweg al weer een beetje terug...”

←

Toekomst?

Hoe zien de drie 'Masters of AirportCity' de toekomst? Volgens Jan Benthem heeft de huidige manier van vliegen een onbestendige toekomst.

"De frequentie waarin wordt gevlogen, met de lage prijzen van nu tegenover de kosten, duurzame vraagstukken... dat is geen houdbare situatie. Bijvoorbeeld door een radicale verbouwing, waarbij Schiphol in zee wordt geplaatst. Maar het kan ook een heel andere kant op, wanneer de luchtvaart met al haar lasten in de toekomst wel wordt geaccepteerd, waar door Amsterdam en Schiphol als vanzelfsprekend aan elkaar groeien.

Mijn gevoel daarbij is wel, dat het steeds moeilijker wordt om dit soort grote beslissingen te nemen. Daarbij blijft de 'groene airport' een grote illusie. Dat is geen oplossing, want onmogelijk. Vliegen is namelijk niet groen."

Eén van de grote problemen van de toekomst is de vercommercialisering, vult Maarten Buijs aan. "Het wordt steeds en steeds voller. Iedereen en alles vraagt aandacht. Hoe dat verder moet, als dit fenomeen blijft groeien, dat vraag ik me af. Dat wordt heel lastig en is eventueel alleen te reguleren met heel streng beleid."

Rijk Boersma is het hiermee eens: "Het wordt inderdaad voller en voller, alle wildgroei van de commercie. Regulering is hard nodig. En snel ook... want wildgroei is geen oplossing, zelfs niet voor de mensen die het in stand houden."

HET WORDT INDERDAAD
VOLLER EN VOLLER,
ALLE WILDGROEI
VAN DE COMMERCIE.
REGULERING IS HARD
NODIG. EN SNEL OOK...
WANT WILDGROEI IS
GEEN OPLOSSING, ZELFS
NIET VOOR DE
MENSEN DIE HET IN
STAND HOUDEN.

Rijk Boersma

←

AUDITORIUM
SCHIPHOL GROUP

NOVEMBER 2013

LUCHTHAVENSYMPOSIUM

→ **AIRPORTCITY**
VERGEZICHTEN





→ **Op vrijdag 22 november vond de derde van in totaal vier lezingen uit de reeks rondom het thema 'model AirportCity' plaats. Waar het vorige twee keren ging over feiten, realistische modellen en ontwikkelingen, kregen dit keer droom en fantasie de vrije ruimte. Herman Vuijsje, socioloog, onafhankelijk journalist en schrijver, en Reinier de Graaf, architect en stedenbouwkundige en partner van OMA, namen de aanwezigen vandaag mee in hun vergezichten, ofwel overpeinzingen en droomscenario's. Deze twee bijzondere sprekers, die in tegenstelling tot hun voorgangers geen directe link hebben met de luchtvaart dan wel Schiphol, gaven hun eigen toekomstvisie. Ze stelden zichzelf de vraag: 'hoe kan het ook met de luchthaven?' zonder daarbij per se een realistisch beeld te hoeven schetsen ofwel rekening te houden met de werkelijkheid. Door nu eens te denken buiten de gebaande paden, door te dromen, boden zij nieuwe, verfrissende perspectieven.**

→ **Herman Vuijsje**
socioloog, onafhankelijk journalist
en schrijver

→ Herman Vuijsje schrijft voor NRC Handelsblad en levert ook regelmatig bijdragen aan de Volkskrant en De Groene Amsterdammer. Het overgrote deel van de publicaties die Herman Vuijsje als auteur op zijn naam heeft staan, gaan over verandering in Nederland. Veranderingen op sociaal, moreel en politiek gebied, maar ook veranderingen in landschap en ruimtelijk beleid. Vorig jaar verscheen bijvoorbeeld 'Plannenmakers in oorlogstijd' (samen met Hans van Dam) over het omstreden begin van de Nederlandse ruimtelijke ordening. Het afgelopen jaar kwam Herman Vuijsje ook met een nieuw reisboek, getiteld 'Op weg naar Vladivostok - achter Russische façades', een verslag van een twee maanden durende treinreis door Rusland.

Zoals gezegd, een specifieke link met de luchthaven Schiphol heeft Herman Vuijsje niet. Wél heeft hij een grote fascinatie voor de stad. "Ik vind het leuk om in het centrum van Amsterdam te wonen, juist omdat je dan die omgeving tijdelijk zo heel erg lekker kunt verlaten. Uit de drukte, de natuur in", zo steekt hij van wal. De vorige weken waren de sprekers het zo ongeveer wel met elkaar eens over de omvang van de regio Amsterdam; die omvat, zo waren zij van mening, ook Schiphol en alle directe omliggende gemeentes. Herman Vuijsje ziet de regio Amsterdam iets kleiner; Schiphol hoort er zeker bij, maar wel als buitenwijk.

Vervoer zonder vervoering

Het verhaal dat hij vandaag hier vertelt, heeft de titel 'Vervoer zonder vervoering'. En al snel komen we erachter dat dit nu juist iets is dat Herman Vuijsje niét

als ideaal toekomstbeeld ziet. “Ik ben een beetje een romanticus”, aldus de schrijver. “Ik zie de luchthaven als een speciale plek, waar je naartoe gaat om iets gek, iets ongewoons te doen. Vliegen is voor mij speciaal. Ik zou willen dat dit ook zo blijft.”

Sinds 1916, het ontstaan van Schiphol, is de trend: ‘sky high’, zo stelt Vuijsje. Groeien, groeien, groeien. Een techneut is hij niet, maar Herman Vuijsje wil van de gelegenheid gebruik maken om wat kanttekeningen te plaatsen bij die alsmaar doorgaande groei die normaal wordt geacht voor een luchthaven. En die kanttekeningen gaan dan vooral over het mensbeeld dat ontstaat bij een dergelijke enorme, niet te stoppen groei.

Als voorbeeld neemt Vuijsje de nieuwe gigantische luchthaven van Dubai, Al Maktoum. ‘De allereerste Aerotropolis’, als het ware. Geen AirportCity, maar bijna een AirportCountry. “Hier in de woestijn kun je alles doen wat je maar wilt. En dat gebeurt dan ook. Al Maktoum is een overkapte stad met verschillende kunstmatige landschappen; van een plein met een barokke Spaanse kerk wandel je, via een ijspaleis, zo door naar een Engelse pub. Op plekken als deze kun je bovendien alles eten wat je wilt. Alles is netjes geregeld, tot het klimaat aan toe. En dit soort plekken komen er steeds meer in de wereld.”

Vaste plek

In 1995 schetste het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) een aantal toekomstbeelden. Eén daarvan noemde men ‘de Karavaan’ en stond voor ‘mobiliteit is de tweede natuur van de mensen’.

Inmiddels, concludeert Vuijsje, is dit geen vaag toekomstbeeld meer, maar is het zelfs ‘hip’. Liedewij Edelkoort, één van ‘s werelds meest vooraanstaande trendwatchers, stelt bijvoorbeeld: “Waarom zouden mensen nog op één en dezelfde plek moeten en willen wonen?” En Arnon Grunberg doet, voor de nieuwe krant De Correspondent, onderzoek naar de zogenaamde ‘Hotelmens’, een soort moderne nomade. “Alle feitelijke ontwikkelingen lijken aan te sluiten bij de ideeën van deze trendwatchers, kosmopolieten”, aldus Herman Vuijsje.

De moderne gedachte is dat de mens wel zonder vaste plek kan leven. Dit zie je ook in het bedrijfsleven terug, in de vorm van flexwerkplekken of kantoortuinen. Inmiddels worden ook hier wel kant-

tekeningen bij geplaatst. Want is het wel zo efficiënt als je elke dag opnieuw weer een prettige plek moet zoeken om te werken, voordat je echt aan de slag kunt? Onder werknemers blijkt deze manier van werken niet altijd even populair. Herman Vuijsje: “Meer flexibiliteit is natuurlijk prima. Maar je kunt het ook overdrijven. De mens is niet footloose. De mens heeft wel degelijk een vaste plek nodig. En dat zie je overal terug. Ook in de stad hoor je steeds meer de roep om de terugkeer van de ‘vaste plek’. Een hernieuwde zoektocht naar identiteit. Bijvoorbeeld, door met je gezin terug te keren naar de stad waar je bent opgegroeid en zelf met je ouders woonde. Tegelijk sluit het beeld van de nomadische mens wel uitstekend aan bij het ‘gevestigde’ idee dat een luchthaven maar moet blijven groeien.”

Oud stadscentrum versus clean machine

Nu het gaat over groei, wil Herman Vuijsje heel even terug naar waar het ooit begon: de historische havens van Amsterdam. Van nature vormde het stadscentrum zich in het midden van de kern van alle havenactiviteiten en aanverwanten. Uiteindelijk veranderde er iets. Steeds meer belangrijke activiteiten verplaatsten of vestigden zich naar de rand van het stadscentrum, of er zelfs ver daar buiten. Denk aan het Centraal Station en later Schiphol. Vandaag de dag is er een hele goede, directe verbinding tussen het stadscentrum van Amsterdam en Schiphol. Maar wordt er vanuit Amsterdam wel gedacht: ‘we moeten iets met die verbinding van AirportCity en de stad’.

Nu, vindt Vuijsje, moet er nog wel één en ander gebeuren voordat Amsterdam aanspraak kan maken op de benaming ‘AirportCity’. Fantasieloze bouw, slecht onderhoud en afval op straat aan de Zuidas, die de prestigieuze verbinding tussen luchthaven en binnenstad zou moeten zijn, vormen een té groot contrast met ‘clean machine’ Schiphol. Alles is hier schoon, alles is hier geregeld. Er is geen hufterigheid. Want, er zijn echt overal camera’s; een meer gecontroleerde omgeving dan die van Schiphol vind je nauwelijks. Dit kun je zien als een groot succes. Maar aan de andere kant: is het geen verval van de urbane beschaving?

Als je zoveel controle nodig hebt om alles op rolletjes zonder ellende te laten verlopen, waar is dan de beschaving?

Herman Vuijsje breidt de vergelijking tussen 'de stad' en de 'AirportCity' uit: "Anders dan oude steden, met hun charmante onregelmatigheden, is Schiphol een megastructuur. Er heerst een gevoel van gemaaktheid en controle. Dat gevoel maakt, dat wij ons aanpassen en netjes gedragen. Het werkt collectieve deugd in de hand, gewenst massagedrag. En mensen die gruwelen van het 'gewone' openbaar vervoer, die er niet aan moeten denken om alleen maar op een bankje in de bus of trein te zitten naast iemand die je niet kent, die geven zich er in het vliegtuig helemaal aan over. Dan mogen wildvreemden ineens wel in je comfortzone; wie mag er met z'n arm op de middelste stoelleuning?"

Wat is een AirportCity nu eigenlijk, zo vraagt Herman Vuijsje zich af. "Het is mij niet helemaal duidelijk. Gaat het om het geheel van metropool en luchthaven? Is het de luchthaven en de bijbehorende bedrijvigheid? Zijn het de geluidscontouren? Of moet je er misschien helemaal voor naar Abu Dhabi of Dubai? Of misschien naar Serra Pelada, waar de landingsbaan midden in een dorp ligt en mensen zich snel uit de voeten maken als er een vliegtuig landt? Of is het mogelijk om de luchthaven zelf te ontwikkelen als stad?"

Toch, zo zegt Vuijsje, maakt de stadse omvang Schiphol nog niet tot een stad. "Rond havens en treinstations vind je van oudsher romantiek en vertier. Maar wie 's avonds een gezellig blokje om denkt te gaan maken vanuit zijn hotel op Schiphol, komt van een koude kermis thuis. Daar is weinig te beleven." Hoe kun je dit veranderen, is een volgende vraag van Vuijsje: "Door hier ook woningen te bouwen? Ik herinner me Joop Krul, voormalig directeur Airport Development & Strategy bij Schiphol Group. Hij is nooit een voorstander geweest van woningen op Schiphol. Want zo zei hij, 'zodra je bewoners krijgt, krijg je een stadsdeelraad en voor je het weet gaat die zich overal mee bemoeien. Ik moet er niet aan denken'. En dat is wel begrijpelijk, als je even terugdenkt aan die Zuidas"

Vliegen integreren in het dagelijks leven

"Hoe je het wendt of keert", concludeert Herman Vuijsje, "het huidige streven is om luchthaven en vliegverkeer te integreren in de hedendaagse maatschappij, in het dagelijks leven. Vroeger was een tripje naar Schiphol an sich al een exotisch uitje. Een

bezoek aan het panoramaterras was genoeg. Het uitzwaaien van reizigers of het opwachten van familieleden die weer terugkeerden uit het buitenland was een avontuur."

En nu, is vliegen dan helemaal ontdaan van alle spanning?

Nee, vindt Vuijsje. Helemaal niet. Kijk maar naar het succes van een tv-programma als 'Hello Goodbye'. De trend naar een Global City Hub, waarbij vliegen even gewoon wordt als treinreizen, is dus helemaal niet zo vanzelfsprekend. De hele omgeving van de luchthaven is erop gericht om de spanning, het gevoel dat je iets bijzonders gaat doen, te neutraliseren. Alles op de luchthaven is onder controle; het klimaat, routes, routine. Via kale tunnels met duidelijke bewegwijzering word je zo goed als automatisch naar de gates en het vliegtuig begeleid, waar vervolgens ook weer een anonieme omgeving is gecreëerd. De 'spanning' die je hier al zou kunnen ervaren, heeft weinig met het vliegen zelf te maken, maar is consumptief van karakter. Hier gaat het om eten, drinken en het aanschaffen van goederen uit de vliegtuigmagazines.

"Functionaliteit en anonimiteit staan volledig in het teken van de groei van de luchthaven", stelt Herman Vuijsje. "Op Schiphol is er duidelijk sprake van 'vorm volgt functie'. Het gevolg: je ziet niet meer waar je bent. Luchthavens gaan steeds meer op elkaar lijken. Dat komt ook door de privatisering van luchthavens, die gepaard gaat met consumptie en commercie. Op elk vliegveld vind je immers dezelfde merken en dezelfde winkels die hier hun producten willen verkopen aan passagiers en bezoekers."

Anoniem en/of identiteit

Hoe kan je als luchthaven dan toch je identiteit bewaken? Er worden pogingen gewaagd, Herman Vuijsje geeft wat voorbeelden. "Neem nu Schiphol. Als je hier door de gangen langs de gates wandelt, zie je tegenwoordig allerlei foto's van grutto's, Delftsblauw en andere typisch Hollandse dingen, kracht bijgezet door het geluid van grutto's, voor de sfeer. Op Tel Aviv hangen in de terminal foto's van Israëlische sporters en op het vliegveld van Dublin word je verwelkomd door grote portretten van roodharige Ierse meisjes met sproeten." Dit alles, zegt Vuijsje, om toch een zekere identiteit toe te voegen aan de anonieme luchthavens die verder bijna identiek

zijn. Hij vervolgt: “Als we dan toch die kant op gaan, doe het dan goed! Ga voor een vegetatiedak. Zet er koeien op. Zodat de bezoekers van de luchthaven melk kunnen drinken van het eigen dak. Maak er een Green Airport van. Nu wordt Schiphol omringd door landerijen die niet worden gebruikt. Ga eens aan de slag met de suggestie van boer Paul Bos: ga daar verbouwen wat je nodig hebt voor de catering van de vliegtuigen en luchthaven.”

De tijdloosheid van de Slow Airport

Dat alles zou prima aansluiten bij het idee van een ‘Slow Airport’, denkt Herman Vuijsje. ‘Slow Airport’, daar ziet hij wel toekomst in. “Het is het gevoel dat je krijgt als je eenmaal op de luchthaven bent, ingecheckt en wel, en moet wachten. Even hoeft je helemaal niets. Dat is lekker, toch? Want wanneer heb je dat gevoel nou nog in het dagelijks leven? Je bent voor heel even ontheven van al je verantwoordelijkheid, want je kunt even niets anders. Heerlijk, ik ga vaak zelf nog even net iets eerder van huis. Eenmaal op zo’n luchthaven lees je vervolgens ook dingen die je anders nooit leest en eet je dingen die je nooit eet, waarvoor je dan ook wel weer prijzen betaalt die je anders nooit zou betalen...”

Herman Vuijsje pleit voor het behoud van die tijdloosheid. “Wanneer je vliegen zou integreren in het dagelijks leven, ontdoe je het van alle spanning en tijdloosheid. Waarom zou je dit willen? Waarom zou je dit willen afnemen? Waarom zou je die spanning, dat stukje magie, niet juist koesteren en accentueren?”, besluit Herman Vuijsje zijn vergezicht op de moderne luchthaven.

←

MEER FLEXIBILITEIT IS
NATUURLIJK PRIMA.
MAAR JE KUNT HET
OOK OVERDRIJVEN.
DE MENS IS NIET
FOOTLOOSE. DE MENS
HEEFT WEL DEGELIJK EEN
VASTE PLEK NODIG.

Herman Vuijsje

→ **Reinier de Graaf**
architect en stedenbouwkundige,
partner van OMA

→ **Een AirportCity in zee als oplossing
voor de toekomst**

Reinier de Graaf is partner van het Office for Metropolitan Architecture (OMA, een internationaal toonaangevend architectenbureau opgericht door onder meer Rem Koolhaas. OMA heeft kantoren in Rotterdam, Beijing, Hong Kong en Doha en voert projecten uit in meer dan 35 landen wereldwijd. Reinier de Graaf vliegt zodoende met zeer grote regelmaat en in ieder geval veel vaker dan de gemiddelde Nederlander.

“Ik ben eigenlijk de verwezenlijking van het schrikbeeld van Herman Vuijsje”, zo introduceert Reinier de Graaf zichzelf met een knipoog naar zijn voorganger. “Ik ben een moderne architect en stedenbouwkundige, vlieg veel, ben een nomade, want werk met toenemende mate buiten Nederland. En ik ga het vandaag hebben over het idee van vliegen als dagelijks leven...”

Andere Tijden: we gaan terug naar 1998

Noch Reinier de Graaf, noch OMA heeft ooit een luchthaven ontworpen. Wel heeft het bureau in 1998 intensief voor Schiphol gewerkt. Sinds die tijd echter niet meer, vandaar dat Reinier de Graaf heeft besloten deze lezing in te kleden als een aflevering van het VPRO-programma ‘Andere Tijden’.

In 1998...

- . kon het Nederlands elftal nog gewoon van Argentinië winnen;
 - . betaalden we nog met de harde gulden, die twee euro waard was waardoor iedereen twee keer zoveel geld had als nu;
 - . voerde Nederland de lijsten aan als het ging om welvaart, er was geen crisis in zicht en geen vuiltje aan de lucht;
 - . was Nederland sterk en sociaal, met een regering die gewoon twee ambtstermijnen uitzat.
- En Nederland was maakbaar...

In die context speelde Schiphol een belangrijke rol, vertelt Reinier de Graaf.

Gelegen midden in Nederland en, misschien nog wel

belangrijker: midden in het demografische hart van Europa, daar waar alle vliegroutes en autowegen samenkwamen. Schiphol deelde de belangrijke rol die ze speelde met drie andere grote Europese luchthavens: Frankfurt, Charles de Gaulle en Heathrow. Alle vier streden om de hoofdrol van HUB.

Tijd van vervagende grenzen: nieuwe stad

In die tijd had Schiphol Group een droom: een luchthaven in zee. Met een capaciteit van zo’n 1.000.000 passagiers per jaar. Ter vergelijking: dat is een aantal waar vandaag de dag alleen de Emiraten naar streven. Op dat moment raakte OMA betrokken. Reinier de Graaf: “Stel, je verhuist Schiphol naar een eiland in zee. Dan heb je op land ineens een grote lege plek. Wij hebben destijds die lege plek bestudeerd en bekeken wat de nieuwe rol zou kunnen zijn van dit open gat, midden in het Groene Hart.”

Wat je ziet, als je dit gebied van bovenaf zo bestudeert, is dat Nederland versplinterd is. “Nederland is één van de meest dichtbevolkte landen ter wereld. Maar heeft tegelijk de minst dichtbevolkte grote steden”, legt De Graaf uit. “Elk dorp, elke stad heeft een eigen periferie en een eigen infrastructuur. En die infrastructuur is niet goed verbonden met die van de rest van de regio. Dat is heel inefficiënt, want zorgt voor eindeloze omwegen als je van A naar B wilt. De hele Randstad zou bijvoorbeeld bediend kunnen worden volgens eenzelfde principe als dat van de metrokaart van Parijs; de kortste route naar elk punt. Maar dat is in Nederland niet het geval.” De geluidscontouren van Schiphol beslaan een gebied van ruim 600 vierkante kilometer rondom de luchthaven dat hiervan hinder ondervindt. In dit gebied is sprake van allerlei restricties, wat betreft bouwen, regels, ontwikkelingen. Dus, concludeert Reinier de Graaf, Schiphol in de huidige vorm zit de ideale Randstad, waar alles zo efficiënt mogelijk met elkaar is verbonden, in de weg.

Stel: je plaatst Schiphol uit. Naar een eiland in de Noordzee. Dan plaats je ook alle hinder uit. Waardoor je geen beperkingen meer hebt en er nieuwe en andere mogelijkheden zijn voor dit gebied midden in Nederland.

Hier kun je bijvoorbeeld een stad creëren, suggereert Reinier de Graaf. Een compacte stad met eenzelfde bevolkingsdichtheid als Hong Kong, doordat verbin-

dingen mogelijk zijn. “In een Europa van vervagende grenzen, introduceert het verhuizen van Schiphol een potentieel voor een sterke, nieuwe collectieve identiteit. Dat is deel één van het verhaal”, concludeert Reinier de Graaf.

Luchthaven in zee

Deel twee van het verhaal introduceert Reinier de Graaf met de vraag: Wat doe je met de luchthaven? “Een eerste idee is: je verplaatst niet alleen de luchthaven, inclusief hinder, naar zee maar daarnaast ook al het andere ongewenste dat zich nu in Nederland bevindt. Denk aan: red light district ofwel prostitutie, afvalverwerking, energiecentrales, gevangenissen, de bible belt, ofwel, eigenlijk alles wat je niet kunt gebruiken bij die sterke, nieuwe identiteit. Maar, toegegeven, dat is vrij extreem en zodoende was voor dit idee weinig draagvlak.”

Een ander scenario: verplaats juist alle wenselijke elementen naar het eiland. Twee vliegen in één klap. Als voorbeeld noemt Reinier de Graaf de nieuwe luchthaven van Seoul, waar hij ook bij betrokken was. Kern van dit project: ‘The new Seoul International Airport also makes the birth of a new city.’ De term AirportCity komt volgens De Graaf dan ook hier vandaan. Het idee: op, rond en bij de luchthaven biedt je 24 uur per dag activiteiten en voorzieningen aan; horeca, eten, drinken, uitgaan, hotels, sport, amusement, musea. Al deze randactiviteiten hebben hun piek qua gebruikers, als vliegen dat niet heeft.

Schiphol in de Noordzee

Het concept dat Reinier de Graaf destijds mede bedacht voor Schiphol, was gebaseerd op een luchthaven in de Noordzee, met twee landings- en startbanen en allerlei positieve zijelementen; een windmolenpark om energie op te wekken, een race circuit en ander vertier, hotels. Een luchthavenstad in zee. En daarnaast een tweede stad op de plek van het voormalige Schiphol, met een verbinding tussen beiden. Op het eiland zou geld worden verdiend, waarmee je de stad in Nederland kunt bekostigen. Hoe realistisch is dit? “We hebben hier destijds een analyse op losgelaten”, aldus De Graaf. “En inderdaad, zo’n eiland is duur, maar in vergelijking met de aanleg van de Deltawerken, zou dit een kleinere investering zijn geweest. Het luchthaveneiland zou zo’n 4 procent van het Bruto Nationaal Product (BNP)

bedragen, terwijl de Deltawerken zo’n 10 procent bedroegen. Dus in verhouding vielen de kosten redelijk mee.”

Een ander aspect van het luchtvaarteiland is het ecologische aspect. “Een feit is: we hebben te maken met een stijgend zeeniveau. Sedimentatie en erosie bedreigen onze kustlijn. Een dergelijk eiland zou een functie kunnen hebben qua kustbescherming”, aldus Reinier de Graaf.

Om een compleet en realistisch beeld te creëren van een dergelijk eiland, is destijds ook gekeken naar de verbinding, in vergelijking met bruggen dan wel tunnels van vergelijkbaar format elders in de wereld. Conclusie: de duurste brug is goedkoper dan de goedkoopste tunnel. Maar voor een brug is wel tenminste één pyloon nodig in de duinen.

Of dit er ooit van gaat komen? Reinier de Graaf durft het niet te zeggen en hij concludeert: “Als je kijkt naar het huidige Schiphol, weet ik uiteindelijk niet hoe realistisch een verplaatsing naar zee zou zijn. Maar, dit waren heel Andere Tijden. Terug naar de onze...”

←

→ **Niet ver genoeg of juist te ver?**

Opvallend aan de verhalen van beide sprekers van vanmiddag, is dat zij – als buitenstaanders? – In tegenstelling tot hun voorgangers, niet uitsluitend positief praten over Schiphol als AirportCity. Gaat het te ver? Of gaat het juist niet ver genoeg?

Reinier de Graaf: “Ik heb het antwoord niet. Maar, ik ken de hosanna-verhalen.

Echter, er is een probleem. Namelijk: hinder. De oplossing die wij destijds bedachten is er inderdaad eentje van een behoorlijke grootheidswaanzin. Maar dat werd ook veroorzaakt door de tijdgeest van toen; geen crisis, nog voor 9/11. Nu zitten we op een punt, dat vliegen niet meer exotisch is, maar ook niet zo normaal dat het alledaags is, of voor iedereen bereikbaar.”

Paradox

Reinier de Graaf ondervindt een toch ietwat vreemde tegenstelling. “Het is gek”, zo zegt hij, “dat hoe fanatieker luchthavens inmiddels identiteit uitbeelden, hoe minder steden zelf dat doen.” Hoe Amsterdams is Amsterdam nog? Hoeveel Delftsblauw zie je in Delft? Die iconische beelden kom je vooral op Schiphol tegen. Straks zie je Zwarte Piet alleen nog op Schiphol, omdat hij in Amsterdam al blauw is...”

Eiland-idee

Teveel groei, te weinig ontwikkelingen... Er zijn verschillende ideeën. Maar wat vindt Herman Vuijsje nu bijvoorbeeld van het idee van een luchthaven in zee? “Ik ben ervan overtuigd dat er ooit zoiets komt. Dat het daar uiteindelijk naartoe gaat. Maar Schiphol in zee lijkt me dan een ouderwets idee. Ik stel me dan meer een Europese hub in zee voor, die een vlotte doorstroom van vluchten wereldwijd mogelijk maakt. En wellicht Schiphol als luchthaven zelfs overslaat.”

Reinier de Graaf is het eens dat Schiphol in zee nu wellicht ‘ouderwets’ is.... “Destijds was het een heel vooruitstrevend vergezicht. Maar vergeet niet: dat was wel in een tijd van zeer grote economische welvaart. We konden groot denken. En bovendien, het verplaatsen van Schiphol naar een eiland in de Noordzee; het had gekund. Het was niet onrealistisch. En het had zelfs een strategische zet kunnen zijn. Maar, destijds bleek het toch onmogelijk, onder meer doordat Schiphol geprivatiseerd moest worden.

Vandaag de dag is dit echter niet meer zo makkelijk te realiseren...

Dat dit in bijvoorbeeld Hong Kong wel lukt, komt ten eerste door de bestuurscultuur. Dergelijke beslissingen worden daar makkelijker genomen. Tegelijk, wat nog wel zwaarder weegt, was er in Hong Kong een enorme urgentie. Het oude vliegveld bevond zich midden in de stad en kon niet meer groeien. De nood was gewoonweg veel hoger. Dat zie je in wel meer landen. Bij ons is die urgentie niet aanwezig.”

Het groeien van Schiphol kan hoe dan ook niet zo doorgaan, aldus Herman Vuijsje. “In Europa is het nu zo, dat een hele reeks luchthavens een hub willen zijn. Dat is logisch en moet ook, anders ga je ten onder. Men is trots op Schiphol en daar is ook alle reden toe. Maar het kan niet zo doorgaan, het groeien kan niet doorgaan op deze manier. In Nederland is groei niet gebaseerd op het principe dat er steeds meer luchtvaartpassagiers komen, maar op het principe dat mensen vaker moeten gaan vliegen. In andere delen van de wereld is echter nog wel een potentieel van mensen die nog niet vaak of nooit vliegen. Dus: groei is eindig.

Reinier de Graaf vult aan: “Luchthavens concurreren teveel. Dat is uiteindelijk inderdaad onhoudbaar. De oplossing is echter vaak simpel. Ik zou zeggen: maak treinreizen bijvoorbeeld veel goedkoper dan vliegen. Het is namelijk minder milieuvervuilend. Het succes en de populariteit van het vliegen is tegelijk ook de reden van het falen van al het andere; je vliegt van A naar B, hoeft er tussenin geen rails aan te leggen.”

Ingrijpen overheid

Volgens Herman Vuijsje, ligt de oplossing deels bij de overheid. Die zou haar verantwoording moeten pakken, vindt hij. “We moeten ervoor zorgen, dat je iets bijzonders krijgt als je naar Schiphol gaat. Het moest juist niet zo gewoon worden als treinreizen. De neiging bestaat om vliegen een grijs onderdeel te maken van het dagelijks leven, vol van consumptie en tijdsdruk, ‘normaal’, dus. Dat vind ik erg jammer; diversiteit in ervaringen vind ik kostbaar. Mijn droom zou dan ook zijn dat de overheid zich actief inzet voor het behoud hiervan. Bijvoorbeeld, door treinreizen te stimuleren en te voorkomen dat vliegen uiteindelijk goedkoper wordt. Je hoort dat niet vaak, de wens tot overheidsingrijpen, maar ik denk dat dit hier nood-

zakelijk is. Alleen de overheid kan treinreizen stimuleren. Maar dat gaat allemaal niet zo makkelijk, zeker niet nu na het falen van de Fyra en van de HSL.”

Vooruitkijken

“Wat belangrijk is, benadrukt Herman Vuijsje, is dat er rekening gehouden wordt met het feit dat we niet eeuwig in financiële crisistijden zullen leven. Er komen weer betere tijden en daar zouden de overheid en het bedrijfsleven zich op moeten voorbereiden. In tijden van welvaart, is de manier van denken anders. Nu, in tijden van crisis, moet de overheid alvast duidelijk stellen dat wanneer de welvaart weer toeneemt, extrapolaire groei – die vaak samengaat met welvaartsgroei – gereguleerd wordt. Want als die welvaart er dan is, vrij van financiële zorgen, dan is er een basis. Een basis waar vanuit je kunt zeggen: we moeten ons inhouden, we moeten focussen op ecologische vraagstukken en ons richten op duurzaamheid.”

←

LUCHTHAVENS CONCU-
REREN TEVEEL. DAT
IS UITEINDELIJK
ONHOUDBAAR. DE
OPLOSSING IS ECHTER
VAAK SIMPEL. IK ZOU
ZEGGEN: MAAK TREIN-
REIZEN BIJVOORBEELD
VEEL GOEDKOPER
DAN VLIEGEN. HET IS
NAMELIJK MINDER
MILIEUVERVUILEND.

Reinier de Graaf

AUDITORIUM
SCHIPHOL GROUP

LUCHTHAVENSYMPOSIUM

NOVEMBER 2013

→ **AIRPORTCITY**
METROPOLITANE
STRATEGIE &
CONNECTIVITY





→ **Op vrijdag 15 november heeft de tweede in de reeks van vier lezingen rondom het thema 'model AirportCity' plaatsgevonden. Dit keer deelden drie sprekers hun visie omtrent de AirportCity in relatie tot 'metropolitane strategie' en 'connectivity' met de aanwezigen. Allereerst sprak Zef Hemel, hoogleraar Grootstedelijke Vraagstukken (Wibaut leerstoel) aan de Universiteit van Amsterdam, over 'Stad in de stad', zoals hij een luchthaven als Schiphol beschouwt. Peter de Kruijk, adjunct-directeur van Amsterdam inbusiness, vertelde vervolgens wat volgens hem de kracht is van Schiphol en KLM, specifiek voor onze regio. Tenslotte benaderde Mathis Güller, directeur van Güller Güller architecture urbanism Rotterdam Zürich, het thema vanuit een Europees perspectief over de 'sustainable airport region'. De luchthavenregio's van de Europese metropolen zijn gebouwd volgens een model dat uitgaat van 'expansieve groei', wat echter niet meer is vol te houden.**

→ **Zef Hemel**

hoogleraar Grootstedelijke Vraagstukken (Wibaut leerstoel) aan de Universiteit van Amsterdam

→ De eerste spreker van vandaag is planoloog Zef Hemel. In het verleden was hij hoofdredacteur van S&RO – Stedebouw & Ruimtelijke Ordening, het vakblad voor planologen en stedenbouwkundigen van het Nederlands Instituut voor Ruimtelijke Ordening en Volkshuisvesting. Sinds 2004 geeft hij als directielid leiding aan de Dienst Ruimtelijke Ordening van Amsterdam. Sinds januari 2012 bezet hij de Wibautleerstoel aan de Universiteit van Amsterdam als bijzonder hoogleraar Grootstedelijke Vraagstukken. Een luchthaven is net als een zeehaven een gespleten persoonlijkheid, zo stelt Zef Hemel. Enerzijds is het een knooppunt in wereldwijde netwerken die razendsnel veranderen. In dat razende knooppunt moet de luchthaven zijn positie nauwlettend bewaken. Tegelijk is de luchthaven ingebed in een regio waar van alles speelt en waar de luchthaven tegelijk als lust en last wordt beschouwd; vaker eerder dat laatste... In de ogen van de regio denkt de luchthaven alleen maar aan zichzelf. Het is een bedrijf dat overwegend naar buiten kijkt, naar de wereld met zijn verre bestemmingen. Vanuit de optiek van de luchthaven zijn de regionale beslissingen ook echt 'peanuts' vergeleken bij de 'global challenges' die hier de dagelijkse praktijk vormen. Hoe komen deze mondiale en lokale 'werelden' ooit bij elkaar? Vandaag spreekt Zef Hemel ook over de relatie Haarlemmermeer – Amsterdam. Als directielid van Dienst Ruimtelijke Ordening van Amsterdam houdt hij zich bezig met de toekomstige Amsterdamse regio. En, hoewel dit vaker wordt verondersteld, heeft Amsterdam nog nooit de rug tegen de lucht-

haven gekeerd. “In tegendeel; Schiphol is het ‘kindje’ van Amsterdam en de relatie tussen de stad en de luchthaven is altijd heel nauw geweest.”

Stad in de stad

Het is een interessant idee, aldus Zef Hemel, om na te denken over ‘een stad in een stad’. Niet een staat in een staat, maar nee: beschouw Schiphol als een stad in de stad. Voordat we hiermee verder gaan, moeten we even terug naar 4 oktober 2004. Net iets meer dan een maand geleden was Zef Hemel agetreden bij de gemeente Amsterdam. En op die 4e oktober verzamelde een select gezelschap, waaronder vertegenwoordigers van Schiphol, KLM, de provincie Noord-Holland, gemeente Haarlemmermeer en van de gemeente Amsterdam zich op een landgoed in België, om te praten over Schiphol in relatie tot de omgeving. Voorzitter was Walter Etty, oud-wethouder gemeente Amsterdam. Waar over gepraat werd, kreeg uiteindelijk de titel ‘Metropolitane Strategie’. En daar ontstond ook het idee van ‘een stad in de stad’, memoreert Zef Hemel, die hierbij aanwezig was. “Een stad in een stad, wat zou dit kunnen zijn?”

En toen gebeurde er in 2005 het volgende: het Architectuur Centrum Amsterdam (ARCAM) organiseerde een tentoonstelling met als thema ‘Schiphol Stad’. Hier vormde één project van architect Maarten Kloos een ware eye opener voor Zef Hemel. Kern van dit project: Schiphol als middelpunt van de regio.

“Het onderliggende idee van dit project was, dat de luchthaven centraal stond, omdat het hele omliggende gebied en alle omwonenden en bedrijven in de wijde omtrek ervan profiteren. Alles in de metropoolregio Schiphol was daarom vernoemd naar de luchthaven. Dit alles tot in het extreme doorgevoerd. Amsterdam was bijvoorbeeld omgedoopt tot Schiphol Noord-oost. En van de weeromstuit heb ik toen precies het omgekeerde geprobeerd”, vertelt Zef Hemel. De perfecte gelegenheid hiervoor deed zich voor in januari 2006. Collega Jan Rensing nam afscheid en in plaats van een borrel of feest wenste hij een mini-conferentie, over de luchthaven in relatie tot de noordvleugel en randstad, als het ware de vroegere metropool. Zef Hemel: “Dat was mijn kans. Het aanwezige gezelschap vertelde ik over mijn idee van een grote stad, waar zich ergens de luchthaven bevindt. Ik draaide daarbij het idee van Schiphol als kern precies om. De vliegbestemming is echter niet Schiphol,

maar Amsterdam. De essentie van dit verhaal was: Amsterdam, dat is de metropool plus Schiphol. Door de metropoolregio kwalitatief beter en interessanter te maken, kan Schiphol daar als luchthaven van profiteren.” Ditzelfde verhaal heb ik later nog 69 keer verteld, overal in de regio. Echter nooit op Schiphol. Maar goed, het was ook maar een gedachte experiment...”

Gedachte verder ontwikkelen

Even terug naar nu. “Laten we eens kijken of we die gedachte van een stad in een stad hier ter plekke verder kunnen ontwikkelen”, vervolgt Zef Hemel zijn verhaal. Hij schetst eerst de achtergrond: Wie naar een kaart van Noordwest Europa kijkt ziet een dichtbevolkt gebied met maar liefst nog vier hubs, met het station van Brussel dat alles verbindt in het midden. De rol van Schiphol is in dit heel knappe netwerk evident. Want waar het netwerk van Londen zich bevindt in een regio van 50 miljoen mensen, dat van Frankfurt in een regio van 20 miljoen en Parijs zo’n 18 miljoen, is de regio rondom Schiphol met 60 miljoen verreweg het grootst, terwijl de stad Amsterdam een relatief klein aantal inwoners heeft. De vier hubs zijn tegelijk concurrenten én samenwerkingspartners. Het speelveld, waarbinnen de gedachten zich verder kunnen ontwikkelen, omschrijft Zef Hemel als Amsterdam plus luchthaven, ofwel ‘Groot Amsterdam’; de luchthaven ligt hierin.

Wat dit speelveld mede zo fantastisch maakt, is het feit dat er zich drie grote universiteiten van wereldklasse bevinden: Utrecht, Amsterdam en Leiden. In dit gebied is 60% hoogopgeleid, bijzonder hoog. Je kunt het gebied vergelijken met de San Francisco Bay Area, het klimaat waarin Silicon valley kon ontstaan. “Maar hoe doe je dat? Hoe haal je eruit wat erin zit?”, vraagt Zef Hemel zich af.

De universiteiten in Leiden en Utrecht zijn al samenwerkingen aangegaan met Amerikaanse topuniversiteiten, vertelt hij. Alleen een Technische Universiteit ontbreekt, maar nu de Universiteit van Amsterdam met MIT gaat samenwerken op het Amsterdam Science Park wordt die vraag ook ingevuld.

Het andere deel van zijn antwoord is, dat je die functie als hub heel goed kunt gebruiken. “Wat als je nu de relatie tussen de luchthaven en de stad even omkeert? Stel: Schiphol is er voor de stad. Niet andersom.

Luchthavens profiteren bijvoorbeeld van stedelijke groei. Superlineair, hoe groter de metropool, hoe meer passagiers. Als de metropool groeit, dan groeit ook de luchthaven. Niet recht evenredig maar zelfs met 115 procent. Dus zou je kunnen stellen, dat er voor de luchthaven heel veel reden is om samen te werken met de metropool. Niet andersom.”

Samenwerken

Hoe zou dat samenwerken in zijn werk kunnen gaan? Door middel van cultuurclusters, denkt Zef Hemel. Cultuurclusters zijn verzamelingen van minstens drie instanties (bijvoorbeeld musea) die per jaar minstens 500.000 bezoekers trekken en zich op minder dan vijf minuten loopafstand van elkaar bevinden. Dit zijn heel intensief gebruikte gebieden, waar veel horeca, winkels en andere voorzieningen zich om en in de clusters hebben gevestigd.

Amsterdam heeft meerdere cultuurclusters, ook in de omgeving bevinden zich er nog enkele. Die clusters verbinden, dat biedt kansen, aldus Zef Hemel. “Als de Noordzuidlijn er straks komt en stel, die lijn gaat deze clusters verbinden, dan gaat dit alle verwachtingen overtreffen. De metrostations in het gebied omsluiten los van elkaar, het geheel van clusters. De Noordzuidlijn is de belangrijke slagader die alles gaat verbinden en activeren. Ik heb echt het gevoel: dit wordt de slagader van de Metropool.” Volgens Zef Hemel kunnen er enorme winsten worden geboekt met de Noordzuidlijn, voor zowel de metropoolregio Amsterdam als voor Schiphol. Het biedt mogelijkheden, daarvan is hij overtuigd: “Stel, je zou de Noordzuidlijn doortrekken naar de luchthaven. Dan kun je eventueel zelfs nog twee metrostations toevoegen en nog een treinstation. Vervolgens bouw je een woonwijk tussen Badhoevedorp en Nieuwsloten en ook op de sportvelden kun je zo’n 500.000 woningen kwijt. De volkstuintjes aldaar blijven behouden, de sportvelden verplaats je naar de oever. Het kan!

Aan de andere kant van Schiphol wordt al gewerkt aan het plan voor het Park 21 (21 slaat op de 21e eeuw). Een stadspark van ruim duizend hectare tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep, bedoeld als de nieuwe achtertuin voor bewoners, maar ook het groene hart van Haarlemmermeer. Het park is opgebouwd uit drie lagen: de polderlaag, de parklaag en

de leisurelaag. Voor deze dichtbevolkte regio zou dit erg belangrijk zijn, denkt Zef Hemel.

“Die toevoegingen rondom de luchthaven, geven het gevoel dat het een stad in een stad is. En daarin kunnen we samenwerken. Het is een samenspel: als we het goed doen, dan verandert het beeld van de ‘luchthaven versus de metropool’, in de ‘luchthaven én de metropool’, dus samen. Hoe we dit voor elkaar kunnen krijgen? Dat weet ik niet precies. Dat moeten we gezamenlijk gaan bekijken. Maar dit is het speelveld. En wat mij betreft zou iedereen moeten worden om mee te denken.”

←

→ **Peter de Kruijk**
adjunct-directeur van Amsterdam Inbusiness

→ **Amsterdam is as big as its connections**

Peter de Kruijk was in het verleden nauw betrokken bij Schiphol, onder meer als account-manager Luchthavenzaken en manager strategie bij de gemeente Haarlemmermeer en als projectmanager bij Economic Development Board metropoolregio Amsterdam. Vandaag deelt hij, als adjunct-directeur van Amsterdam inbusiness, zijn visie over de kracht van Schiphol en KLM voor de regio. 'Connectivity' speelt in het dagelijks leven van Peter de Kruijk een ontzettend belangrijke rol. Het is zijn taak, mede, om bedrijven en investeerders aan te trekken in de regio. Hiervoor werken de gemeentes Almere, Amstelveen, Haarlemmermeer heel soepel samen in amsterdam inbusiness én met de luchthaven Schiphol.

'Het geheim van Amsterdam'

Als ik het heb over Amsterdam, dan heb ik het over Amsterdam plus omgeving. Over het merk "IAmsterdam", verduidelijkt Peter de Kruijk. En dat Amsterdam, merk ik vanuit mijn werkervaring, speelt een ongelooflijk belangrijke rol in de wereld. Ondanks de recessie, trekken we heel veel buitenlandse investeerders aan. In 2012 vestigden zich hier 126 nieuwe bedrijven. En ook dit jaar gaat het weer goed; wij gaan onze targets wat betreft nieuw aan te trekken investeerders en bedrijven ook dit jaar weer halen.

Het loopt dus goed. Waar komt dit door? Volgens Peter de Kruijk is één van de redenen van het succes, ofwel het 'geheim' van Amsterdam 'connectivity'.

"Bedrijven kiezen voor Amsterdam, omdat de internationale verbindingen hier keer op keer goed zijn. Vanaf Schiphol zijn er rechtstreekse verbindingen met alle 27 EU landen; er zijn maar een paar plekken in Europa en de wereld waar een luchthaven en een luchtvaartmaatschappij zoveel steden met elkaar verbinden. Daarnaast zijn ook de verbindingen via de autowegen goed in orde. De HSL en het treinverkeer zijn nog voor verbetering vatbaar, maar hier liggen kansen. En doordat er zoveel bedrijven zich hier hebben gevestigd, is er een levendig, bruisend

netwerk, zowel wat betreft de financiële als de ICT en de creatieve sector. Die uitstekende verbindingen gelden bovendien ook voor het digitale netwerk. De optimale mix kortom, leidt tot een groot netwerk." Schiphol en KLM zijn van enorme betekenis voor de economie van onze regio.

De verbindingen die zij creëren maakt handel over de wereld mogelijk, trekken bedrijven aan om zich hier te vestigen, creëren banen en voegen kwaliteit toe aan ons dagelijks leven. Connectiviteit, hoeveel bestemmingen en hoe vaak, en niet zozeer aantallen passagiers of tonnen vracht zijn hiervoor belangrijk. Er zijn maar een paar plekken in Europa en de wereld waar een luchthaven en een luchtvaartmaatschappij zoveel steden met elkaar verbindt.

Het gaat dus om verbindingen. Alle steden die, net als Amsterdam, een leidende rol spelen binnen de wereld, zijn veel groter. Volgens Peter de Kruijk, is deze positie te danken aan innovatie. "En dan niet in de laatste plaats de ontwikkelingen van en binnen KLM. Schiphol en Amsterdam, en de regio, hebben ontzettend veel te danken aan het werk van KLM. Denk aan de eerste allianties, co-sharing, de fusie met Air France en het combineren van passagiers en vracht, waardoor lijnen rendabel worden en je uiteindelijk meer verbindingen kunt opzetten en behouden. Ook het AirportCity concept is uitermate belangrijk. Net zoals een investering in het bagage afhandelings-systeem, een co-creatie van KLM en Schiphol. Wat ook telt: de omgeving van Schiphol. Een mooi voorbeeld hiervan is het SADC, Schiphol Area Development Company, ooit in het leven geroepen vanwege de vraag: hoe kan de omgeving beter profiteren van de luchthaven? Tot op de dag van vandaag is deze samenwerking met de omgeving er. Door te communiceren met de omgeving, heeft Schiphol een goede manier van functioneren in die omgeving gevonden. Alhoewel er nog steeds een betere oplossing wordt gezocht voor het betrekken van omwonenden..."

Uitdagingen

De innovatie die in het verleden heeft plaatsgevonden en nog steeds plaatsvindt op en rond Schiphol, is bewonderenswaardig en ontzettend knap, vindt Peter de Kruijk. "Echter, de innovatie stukt... Waar laten we het liggen? En, blijven we vermogende en snelgroeiende luchthavens als Dubai en aanver-

wanten voor? Dat is allemaal olieged, wat wij niet hebben... En hoe houden we de relatie met omwonenden goed of hoe kunnen we die zelfs verbeteren? Is zelf laten beslissen een optie? Waarom niet, maar hoe regel je dat?

Kortom, hoe kunnen we dit wat we hebben bereikt met elkaar, gezamenlijk nog een stap verder brengen?"

'Connectivity' is de reden van succes, maar ook De Kruijk's antwoord op zijn eigen vraag: "Het gaat niet om de luchthaven alleen. Het gaat om meer, om de hele regio. We moeten zorgen dat die samenwerking goed blijft."

Investeren

Om deze positie ook te behouden, is het van levensbelang om te investeren. Op op dit vlak gaat het om 'connectivity', benadrukt Peter de Kruijk: "Alle gebieden binnen de metropoolregio Amsterdam moeten worden verbonden: alle aderen open! Het is belangrijk dat die investering wordt gemaakt", stelt Peter de Kruijk. "Maar ook daarbuiten. Het gaat ook over verbindingen met Wageningen, Brainport, Port of Rotterdam. Alleen als we ook die verbindingen leggen en gebruiken kunnen de internationale ontwikkelingen bijhouden en kunnen we blijven concurreren. Dat is een hele uitdaging, maar die uitdaging moeten we aangaan. Het pleidooi voor innovatie moet die kant op."

←

ALLE GEBIEDEN BINNEN
DE METROPOOLREGIO
AMSTERDAM
MOETEN WORDEN
VERBONDEN: ALLE
ADEREN OPEN! HET IS
BELANGRIJK DAT DIE
INVESTERING WORDT
GEMAAKT.

Peter de Kruijk

→ **Mathis Güller**
directeur van Güller Güller Architecture
Urbanism, Rotterdam Zürich

→ **Sustainable Airport Regions:
Paradigma Verschuivingen**

De laatste spreker van vandaag is Mathis Güller, directeur van Güller Güller Architecture Urbanism, Rotterdam Zürich. Een bureau van twee broers dat is gevestigd in zowel Rotterdam als Zürich. Hoe zijn de broers in Nederland terechtgekomen? "In Zwitserland weten we niet zo goed hoe we op grote schaal met stadsontwikkeling moeten omgaan. We kunnen heel mooie dozen bouwen en hele goede spoorwegen aanleggen, maar we kunnen niet zo goed op de tussenschaal over de infrastructuur van een stad nadenken. Wat dat betreft was het in Nederland tussen 1995 en 2000 een droomtijd. Toen had elke stad, hoe klein ook, miljoenen budget voor het bestuderen van bijvoorbeeld de integratie van snelwegen in de stad of een nieuwe luchthaven op de Maasvlakte. En dat is waar wij in zijn gespecialiseerd", aldus Mathis Güller. Dertig tot veertig procent van de werkzaamheden van Güller Güller is gelieerd aan de vraag 'Hoe kan de luchthaven beter worden verbonden aan en geïntegreerd worden in de stad?'

Mathis Güller geeft zijn visie vanuit een Europees perspectief over de '*sustainable airport region*': "De uitdaging van de *airport regions* is meestal de *connectivity*, ofwel de verbinding tussen het lokale en het globale schaalniveau. Of juist die verbinding die daarbij (nog) niet of weinig bestaat. Ik probeer vandaag op een tussenniveau te gaan zitten. En me vanaf daar af te vragen hoe je dat tussenniveau naar een hoger plan kunt tillen", zo introduceert Mathis Güller zijn lezing. "Dit tussenniveau overstijgt misschien ook wel de 'AirportCity'. Wat ik overigens een lastig begrip vind, omdat dit in ruimtelijke zin waarschijnlijk te beperkt is."

**Paradigmaverschuivingen
op het tussenniveau**

Met dat tussenniveau als uitgangspunt, bespreekt Mathis Güller drie paradigmaverschuivingen. Ten eerste: de *airport corridors/airport regions* zijn eigenlijk zo goed als af, qua omvang. De manier om daarmee om

te gaan is niet meer vanuit strategieën voor uitbreiding of ontwikkeling, maar vanuit transformatie-strategieën.

De tweede verschuiving gaat erover, dat we af moeten van de expansieve groeimodellen. In plaats daarvan moeten we richting *resource management*, ofwel een duurzame manier van het omgaan met het gebruiken van onze (energie)bronnen.

De derde verschuiving gaat over de noodzakelijke overgang van een eenzijdige compensatiepolitiek ten opzichte van de mensen die rond de luchthaven onder geluidsbelasting wonen, naar een zoektocht van mogelijke synergie in het samenleven tussen luchthaven en regio. De vraag is hier: hoe kunnen we het globale karakter van de luchthaven en het lokale beter vervlechten?

Mathis Güller bespreekt eerst een aantal stappen in de geschiedenis van de luchthaven, te beginnen met een foto, een bovenaanzicht van de kruising op Oxford Circus in Londen. "Dit beeld past heel goed bij het begrip paradigmaverschuiving, want die paradigma's hebben heel veel met de cultuur van mensen te maken", legt hij uit.

"Het lijkt in onze verkeersplanningscultuur volstrekt onmogelijk, om een voetgangersverbinding, een oversteekplaats, diagonaal over een kruising te laten verlopen. Hoe krijg je zoiets voor elkaar? En hoe kan dat worden vertaald naar de *airport regions*? Hoe krijg je dit soort kwantumsprongen, in onze reflectie over luchthavens en onze planningscultuur, voor elkaar?"

Om de cultuurverschuiving van de AirportCity in te leiden, schetst Güller eerst een beeld van wat er al aan cultuurverschuivingen in de luchtvaart heeft plaatsgevonden: "In de zestiger jaren werden terminals en infrastructuur van de nieuwe luchthavens gebouwd in de vorm van grote kathedralen van de luchtvaart, met futuristische uitstraling. Omdat de luchthaven zelf het toonbeeld was voor de toekomst van de metropool. De terminal van JFK Airport is het eerste voorbeeld van een luchthaven waar de mensen ook echt een eigen ruimte kregen binnen die hele vervoersketen. Waar er over de mensen was nagedacht. Buiten de terminal is JFK airport echter een *non place* zoals Marc Augé dit noemt: een verkeersmachine zonder verblijfskwaliteit of stedelijke functies.

Die plek van de luchthaven, als een stad in een stad, bestond niet, totdat - met name door Schiphol als voorloper - in de jaren negentig plotseling een stedelijke en openbare ruimte op de luchthaven ontstond. En dat, was een gigantische paradigmaverschuiving in de cultuur van de luchthaveninfrastructuur."

Hoe zit dat op metropolitane schaalniveau? Mathis Güller: "We hebben de afgelopen veertig jaar een zeer explosieve groei gezien van de luchthaven en haar omgeving, in alle Europese steden. Op dit moment kunnen we dan ook stellen, dat in Europa de *airport corridors* 'af' gebouwd zijn. De vraag is hier dus niet meer: hoe bouw je ze, hoe ontwikkel je ze? Maar: hoe reïntegreer je dit gebied en de luchthaven in de metropolitane regio?

Tegelijkertijd heeft deze expansieve groei de afgelopen veertig jaar ook tot vele excessen geleid. Denk aan ongelijke verdelingen van de welvaart die samengaat met een grote toename van de geluidsbelasting. Bovendien heeft dit expansieve groeimodel ertoe geleid dat we minder ruimte tot onze beschikking hebben voor de toekomstige ontwikkeling van de stad."

Hoe kunnen we, zo vraagt Mathis Güller zich af, de integratie van de luchthaven en de eraan gerelateerde, grootschalige economische ontwikkelingen verbeteren, zodat we ook deze excessen kunnen afbouwen?

Güller probeert vervolgens drie paradigmaverschuivingen een antwoord te vinden. Hierbij gebruikt hij voorbeelden van eigen projecten in Europa.

Eerste paradigmaverschuiving: Afscheid nemen van de expansieve groei-strategie

Mathis Güller: "Omdat ik ervan uitga dat de *airport corridors* 'af' zijn, moeten we af van het idee dat we nog verder moeten groeien, ontwikkelen. Als voorbeeld noemt Mathis Güller Flughafen Zürich, waar zijn bureau heeft gekeken hoe de luchthaven beter verbonden zou kunnen worden aan de stad.

De luchthavenregio van Zürich is, gedurende de afgelopen dertig jaar, het snelst groeiende gebied geweest van de hele stad, zo vertelt Mathis Güller. Ondanks dat, heeft dit gebied - wat vergelijkbaar is met andere luchthavenregio's - geen metropolitane rol dan wel functies naar zich toegetrokken, zo stelt

hij: "Geen van de ontwikkelingen, noch op het gebied van service, noch op economische of cultu-rele schaal, heeft een metropolitane niveau bereikt. Kortom, er is ontzettend veel dynamiek, maar de airport corridor is geen motor voor de stad.

Geen connectivity

Er is overigens wel geprobeerd om de economische dynamiek onder controle te krijgen en te verduurzamen. Door het gebied te omsluiten door een spoorwegnetwerk met light train en het zo sterker te binden aan het openbaar vervoer, is er getracht een opwaardering te veroorzaken in de vastgoed-ontwikkelingen. Dat heeft er echter niet toe geleid dat er een sterkere band of vervlechting is ontstaan tussen die economie en het al veel langer aanwezige stedelijke veld met haar bewoners. Net zoals in de Haarlemmermeer zijn hier sterke contrasten tussen wonen en leven en de airport corridor. In deze regio staan twee totaal verschillende werelden met de ruggen naar elkaar; er is totaal geen *connectivity*."

Uitdaging

Kijkend naar de meeste Europese luchthavenregio's, concludeert Güller dat deze gebieden nu toe zijn aan herstructurerings- en transformatiestrategieën. Maar ondertussen ligt de focus nog steeds op het ontwikkelen van nieuw vastgoed. En dat is zeer waarschijnlijk niet de goede aanpak, stelt Güller.

"Als je kijkt naar de totale ontwikkelingsopgave, is er nog slechts minder dan een derde hiervan nieuwe, toekomstige ontwikkelingen. De rest, ruim tweederde van de opgave, betreft de vernieuwing van het bestand, ofwel herontwikkeling. De paradigma-verschuiving hier is: het nieuwe is niet meer zo belangrijk, herontwikkeling van het bestaande heeft de prioriteit. En dan is de vraag: hoe kun je de nieuwe ontwikkelingen en projecten gebruiken om die herontwikkeling echt op gang te krijgen? Nieuwbouw is relatief niet duur. En daarvan is de energieconsumptie sowieso relatief heel laag. Met alleen het verder optimaliseren van nieuwbouw gaan we de wereld niet duurzamer maken. De échte uitdaging is de massale hoeveelheid aan vastgoed dat we tot nu hebben gebouwd, dat is wat serieus geld gaat kosten, inclusief de energieconsumptie van dit vastgoed. Hoe krijgen we al dat bestaande vastgoed in een transformatieproces? Zodat het levenswaardig blijft, onder al die druk van eerder genoemde excessen?"

Toekomstige rol

Om dit voor elkaar te krijgen, gaat het wederom om de rol die de luchthavenregio in de toekomst zal vervullen in dat metropolitane veld, aldus Mathis Güller. “Want welke rol kan die regio vervullen, ondanks dat het nu nog geen motor is voor het omliggende gebied? De meeste *airport corridors* hebben beschikken over zeer waardevolle locatiefactoren, er zijn kansen. Kijk naar de airport corridor in Zürich: alle de universitaire clusters van de stad bevinden zich op zeer korte afstand. En dat de economische ontwikkelingen in en rond dit gebied al behoorlijk hoogwaardig en innovatief zijn gebleken, met veel high tech en grote industriële componenten. Tel dat bij elkaar op en zet dat tegenover de uitdaging van de transformatiestrategie. Zou dit gebied dan niet een rol van “Innovation Valley” kunnen vervullen binnen die hele metropolitane regio? Maar dan niet in de vorm van een klassieke technische campus, zoals Science Port Holland in Delft, maar meer als wetenschappelijk netwerk, zoals Brainport Eindhoven. Wanneer verschillende functies als een netwerk worden verspreid over het gehele te ontwikkelen gebied, kun je de plekken waar de geluidsbelasting het grootst is, reserveren als industriële kavels voor innovatieve industrieën. Tegelijk kun je hier direct zoeken naar een vervlechting met de bestaande stedelijke context. Want stel, je verschuift het algehele profiel in de richting “Innovation Valley”, dan trek je automatisch het soort werknemers aan die het interessant vinden om op korte afstand van hun werkomgeving te wonen. En die mensen heb je nodig in zo’n gebied. En dan wordt het ineens mogelijk, dat bestaande woongebieden, dankzij dat proces van transformatie, in een herkwalificatie proces terechtkomen.”

Geen stedelijke kwaliteit

Mathis Güller benoemt vervolgens het grote dilemma waar Zürich, net als de meeste airport corridors, mee kampt. Deze gebieden beschikken over te weinig daadwerkelijke stedelijke kwaliteit. Maar het ‘stadsmodel’ kun je ook niet zomaar één op één kopiëren. “Je moet je goed afvragen, wat het goede stedelijke model is voor de luchthavenregio”, verduidelijkt Güller. “Daarbij spelen de maatschappelijke structuren van het gebied een hoofdrol. Bovendien is er nog een belangrijk, essentieel element dat onmisbaar is, wanneer je toe wilt naar herontwikkeling. Namelijk,

hoogwaardige bereikbaarheid. Hoe krijg je die goed op orde in een gebied als dit? De huidige mobiele structuren bestaan meestal hoofdzakelijk uit radiale spoorlijnen en/of snelwegen die de luchthaven goed ontsluiten, maar waarbij de aansluiting met het omliggende gebied totaal ontbreekt en dus niet de benodigde vervlechting binnen dat gebied mogelijk maken. De meeste *airport corridors* zijn zelfs volledig geënt op autoverkeer. Mensen die zich binnen dit gebied willen verplaatsen, zijn afhankelijk van auto’s. De grote uitdaging is, om te proberen die *airport corridors* een zelfde duurzame mobiliteit aan te bieden als in binnensteden. Hiervoor is een verschuiving, een grote verandering nodig, maar het biedt tegelijk veel kansen. Men zou moeten ambiëren om binnen zo’n corridor dezelfde transportfaciliteiten aan te bieden als in de grote steden. Dan los je direct een ander dilemma op, want één van de grote oorzaken van de ongelijkheid (qua welvaart) in de airport regio’s is de afwezigheid van interne mobiliteit.”

Fiets als openbaar vervoer

Het probleem is, dat er in binnensteden continu wordt nagedacht over de infrastructuur, verkeer en vervoer en wat de juiste vorm van duurzame mobiliteit is. Maar in de *airport corridors* is deze discussie compleet afwezig. In het geval van de luchthaven van Zürich hebben wij ons afgevraagd: Wat nu, als je een vijf kilometer lange fietsroute aanlegt die het mogelijk maakt dat je jezelf per fiets in vijftig minuten van A naar B kunt verplaatsen. En, zou je daarbij dit fietsverkeer een zelfde structuur kunnen aanmeten als het openbaar vervoer in grote steden?

Tweede paradigmaverschuiving: Met welke stedelijke vorm pakken we de transformatie aan?

Het probleem is, dat in *airport corridors* het expansieve groeimodel van oudsher domineert. Zo ook in het geval van de luchthaven Charles de Gaulle in Parijs, verwijst Mathis Güller naar een eerder project waarmee hij zich sinds 5 jaar bezig houdt. “Rondom de luchthaven ligt daar eigenlijk vrij veel agrarisch land. Maar dat wordt stap voor stap vervangen door bedrijvenparken en voor logistieke doeleinden, dit alles met vrij lage dichtheid. Het agrarische land wordt langzaam maar zeker weggeduwd naar een nieuwe periferie van de luchthaven”, aldus Güller,

die vervolgt: “Maar heeft dat agrarische landschap eigenlijk nog wel een rol te vervullen in de luchthavenregio? En zo ja, welke?”

Het gaat er volgens Mathis Güller om, dat er parallel aan de economische ontwikkelingen wordt gedacht aan het maatschappelijke en het agrarische belang. “In de airport corridor van Parijs zie je bijvoorbeeld een enorme dynamiek. Het dilemma hier is, dat het een ongestuurde dynamiek is. Zeer heterogeen, zeer gefragmenteerd en niet gecoördineerd door de verschillende gemeentes. Wat ertoe leidt, dat alle ontwikkelingen met elkaar concurreren. Dat alles oefent een enorme druk uit op het agrarisch landschap. Net als in Zürich, zijn de meeste ontwikkelingen georiënteerd op de snelweg, afhankelijk van autoverkeer. Maar als we naar een ander stadsmodel willen, dan moeten we hoe dan ook al die fragmenten met elkaar kunnen verbinden en integreren. We moeten op een andere manier denken; we moeten selectiever omgaan met de economische ontwikkelingen en coherentie inbrengen. Daarmee wordt je naar buiten toe meer zichtbaar en ook competitief.” Güller verduidelijkt: “Ook hier gaat het om het feit dat geen enkele van de ontwikkelingen op zichzelf staand een zichtbaar of competitief vermogen heeft, maar dat de ontwikkelingen gezamenlijk wél een kans hebben om een motor voor de regio te zijn. Maar welk profiel en welke specifieke functies zijn daarvoor nodig? En wat zijn de randvoorwaarden die we moeten scheppen om dat mogelijk te maken?”

Eén van die randvoorwaarden, zo beantwoordt Mathis Güller direct zijn eigen vraag, is ‘natuurlijk’ een beter openbaar vervoer. Maar dat is niet voldoende, zo stelt hij. “Je moet ook met die ontwikkelingen anders omgaan, net zoals met de ontwikkelingen van het landschap. Wat Schiphol betreft kan daarom de aangekondigde Noordzuidlijn wel eens heel interessant zijn. Want dat zou een directe aanleiding zijn om het gebied tussen Amsterdam en Hoofddorp op een heel andere manier aan te pakken wat betreft verstedelijking.”

Mathis Güller vervolgt: “In Parijs hebben wij destijds voorgesteld om de infrastructuur van het openbaar vervoer in een beperkte corridor van maximaal een kilometer te bundelen. Zo creëer je namelijk een land use model, dat drie keer zo dicht is. Zo’n model

maakt het mogelijk om een soort van hyper connectieve ruggengraat in te bouwen, die bovendien uitstekend is vervlochten met de bestaande leefomgeving. Waar door de ongelijkheid van inkomens van de bevolking, geleidelijk afnemen. Een grote meerwaarde van deze benadering is, dat we uiteindelijk waanzinnig veel agrarisch landschap kunnen bewaren en weer functioneel kunnen maken voor de stad. Wat een oplossing kan bieden voor het feit dat, net zoals de economie en de menselijke leefomgeving, ook bedrijventereinen en het agrarische landschap met de ruggen naar elkaar staan. Er is geen verbinding.”

Vaststellen van het agrarische gebied

De eerste stap naar een ander stadsontwikkelingsmodel is volgens Mathis Güller het vaststellen van het huidige functionerende agrarische gebied. En dit vervolgens vasthouden en het gebruiken voor een veel compacter stedelijk ontwikkelingsmodel dan we tot nu toe gewend zijn. “De gewenste integratie van luchthaven in de metropolitane regio vraagt een heel andere benadering van kijken naar en werken met de stad en het agrarische landschap. Daarbij is het noodzakelijk om een hoogwaardige werkomgeving zeker te stellen. Deze is namelijk nodig om die doelgroepen aan te trekken die je nodig hebt om van de regio echt een metropolitane motor te kunnen maken”, aldus Güller. “En ik denk, dat als we die paradigma-verschuivingen voor elkaar krijgen met nieuwe transformatie strategieën en tegelijk een andere omgang met onze (energie)bronnen invoeren, dat op dat moment de luchthaven kan doen waarvoor hij is bestemd. Namelijk, de polycentralisatie van onze metropolitane regio’s aandrijven. Op dat moment kunnen de klassieke structuren – van centrum naar periferie – transformeren tot een nieuwe, polycentrische structuur. Hetgeen ten goede zal komen aan het functioneren van de hele metropoolregio.”

Dynamiek als voorwaarde voor duurzame ontwikkeling

Mathis Güller is er heilig van overtuigd dat dit mogelijk is, ook hier op Schiphol, om de transformatie strategie en het nieuwe land use model in te voeren. “Er is hier namelijk een enorme dynamiek aanwezig. En dat is een voorwaarde, want er is geen duurzame ontwikkeling mogelijk zonder dynamiek. Juist daarom is de airport corridor waarschijnlijk één

van dé voorbeelden voor toekomstige duurzame stadsontwikkeling in een metropoolregio. En, als we het hier goed voor elkaar krijgen, heeft dat een groot dynamisch effect op de stadsontwikkeling zelf.”

Derde paradigmaverschuiving: *Competitiveness beyond growth*

En daarmee is Mathis Güller aangekomen bij de laatste, afrondende paradigmaverschuiving. En, al lijkt het ingewikkeld, deze is eigenlijk heel eenvoudig, zo meent hij. “Ik wil deze paradigmaverschuiving inleiden met een citaat van de ‘vader des huizes’ Jos Nijhuis, CEO Schiphol Group, uit juni 2012. Hij zei destijds, dat hij nieuwsgierig was naar een nieuw model voor Schiphol, wat hij noemde een *‘Competitiveness beyond growth’*. Mijn interpretatie daarvan is dat dit, behalve met kwaliteit, vooral te maken heeft met een andere verhouding van tussen de luchthaven en de regio. Een sleutel tot een hogere kwaliteit van het vervoersproduct. Die andere verhouding met de regio, geeft de luchthaven namelijk tegelijk een andere licence to grow, of misschien überhaupt een *licence to grow*.”

Zo’n andere verhouding, dat hoeft misschien niet eens zo lastig te zijn, denkt Güller. “Er zijn momenteel heel veel ontwikkelingen gaande. Denk aan de C-serie van de Bombardier, een vliegtuig dat belooft half zoveel geluid te maken als vergelijkbare toestellen. Zoiets zou betekenen, dat we nieuwe speelruimte krijgen wat betreft de geluidshinder van bewoners, en de woonbaarheid van de luchthavenregio. Van wat dat oplevert kan je de helft investeren in de groei van de luchthaven en de andere helft in de groei en ontwikkeling van de regio, zoals dat vooral in Scandinavische landen maar ook al op Schiphol gebruikelijk is. Zij zijn bezig met de vraag hoe de winst te verdelen. Want hoe gebruik je de gunstige gevolgen van minder geluidsbelasting voor het verbeteren van de samenwerking met de regio? Ofwel: hoe transformeer je het “Groene carré” (zie Mainport & Groen) dat voornamelijk een bufferfunctie heeft naar een “Groen carré” dat een sterkere integratiefunctie heeft? Van een luchtvaartmaatschappij die zijn catering overal ter wereld inkoopt naar een maatschappij die zijn eigen biologische boerderij met tienduizend koeien onderhoudt. Of denk aan de luchthaven van München, die ter plekke zijn bier brouwt met pro-

ducten uit de regio, zoals de tonnen aardappelen die hier op Schiphol worden verbouwd, en voor het eerst volgend jaar aan de KLM catering worden geleverd. Zo vorm je een sterke ruggengraat voor je regio en vervang je een politiek van eenzijdige compensatie van de bevolking met het zoeken naar synergiën tussen luchthaven en regio. Het gaat hierbij uiteindelijk ook over identiteit, gezamenlijke identiteit. En over identificatie met de luchthavenregio.”

En dan rondt Mathis Güller af, met de vraag die wellicht aan het denken zet: “Als dit de grote paradigmaverschuivingen zijn waar we mee te maken hebben, en die ten grondslag liggen van een *“sustainable airport region”*, hoe zorgen we er dan voor dat er een voortzetting van de bestaande samenwerking deze verschuivingen integreert, en zich hieraan aanpast? Hoe zou het nieuwe tijdperk van coöperatie tussen de luchthaven en de luchthavenregio er uit kunnen zien?”

←

AUDITORIUM
SCHIPHOL GROUP

LUCHTHAVENSYMPOSIUM

NOVEMBER 2013

→ **AIRPORTCITY**
AIRPORTCITY
ALS BUSINESS-
MODEL



→ In navolging van het succes van vorig najaar, organiseert het Podium voor Architectuur Haarlemmermeer en Schiphol in november 2013 wederom een vierdelige interdisciplinaire lezingenreeks. Vorig jaar ging het over 'Bewegingen rond de luchthaven', het vervolg draait om het thema 'model AirportCity'. Op vrijdag 8 november vond de eerste lezing plaats, waarbij drie sprekers hun visie gaven op 'de AirportCity als businessmodel'. Als eerste sprak Maarten de Groof, CCO van Schiphol Group, over de actuele ontwikkelingen van Schiphol als AirportCity. Hierbij ging hij dieper in op de grote veranderingen in de terminals door de investeringen in centrale security en de uitbreiding van de capaciteit. Ook de ontwikkelingen in de retail (nieuwe lounge) en in het commerciële vastgoed kwamen aan bod. Arthur van Dijk, voormalig wethouder gemeente Haarlemmermeer en voorzitter van Transport en Logistiek Nederland, stelde vervolgens de vraag: AirportCity-model: initiator of remmer van ontwikkelingen in de regio? Michel van Wijk, onderzoeker van TU Delft en Universiteit van Amsterdam en adviseur markt en strategie SADC, bood tot slot inzicht in het AirportCity-model van Schiphol, dat wereldwijd als voorbeeld wordt neergezet; buitenlandse consultants, onderzoekers, planologen en marketeers komen naar de Schipholregio om van het model te leren en het ook in hun eigen regio te implementeren. Het copy/pasten van het AirportCity-model is echter niet zo makkelijk als het lijkt. Voorbeelden tonen wat de valkuilen zijn en welke lessen kunnen worden geleerd.

→ **Maarten de Groof**
CCO Schiphol Group

→ Maarten de Groof is naar eigen zeggen altijd al wel een 'fan' geweest van de luchtvaart, al startte hij zijn carrière hier niet. Zijn CV is zeer gevarieerd; opgeleid als bedrijfskundige kwam hij allereerst terecht in de ICT, destijds nog een onontdekte wereld voor velen. Via diverse functies en werkzaamheden binnen het financiële- en verzekeringswezen, werd Maarten de Groof in (2007) benaderd voor de 'job' van Chief Commercial Officer bij Schiphol Group en was toen 'direct verkocht'. Hij houdt zich bezig met 'eigenlijk alles wat niet direct met de kern (vliegveld, vliegtuigen, tickets, douane, passagiers) van de luchthaven te maken heeft'. Denk aan de winkels en café's en restaurants op de luchthaven, betaald parkeren, retail, branding, reclame. "Mijn functie is afwisselend en zowel strategisch als 'hands on'. Het ene moment houd ik me bezig met plannen waarvan de effecten pas over vijf tot vijftien jaar duidelijk zullen zijn, het volgende moment ben ik letterlijk op het vliegveld in actie", zo omschrijft Maarten de Groof zijn rol. "Ik ben mij er bewust van dat een luchthaven mooie kanten heeft, maar ook minder mooie. Toch vind je hier alles; een luchthaven is complex, dynamisch, veelzijdig, heeft iets magisch, ja zelfs iets 'sexy'. Dat is deze sector."

Het model AirportCity

Een 'fan' van de luchtvaart, en van alles wat er op en rond een luchthaven als Schiphol gebeurt, zo gezegd. Maar Maarten de Groof wordt minder enthousiast van de term 'AirportCity'. 'Een beetje moeite ermee', heeft hij zelfs... Maarten de Groof: "Ik ken de definitie. Er wordt zelfs wel eens gezegd dat Schiphol de AirportCity heeft uitgevonden. Ik weet niet of dit zo

is. In Azië gebeurt het regelmatig dat investeerders zeggen: 'Wij willen ook een AirportCity'. En dan komt er een vliegveld, met daar omheen een winkelcentrum met horeca, hotels, parkeergarages en een bedrijventerrein en oh ja, ook nog een outlet centre. Airport-City klaar. Maar zó werkt het niet, dat is geen Airport-City. Zo eenvoudig is het niet. Het is meer... Het gaat om de lagen over die basiselementen, om meerdere fysieke componenten op één plek. De mensen die er werken, het soort bedrijven dat er gevestigd is, de ambiance, het eigen eco-systeem; dat totaalplaatje maakt de AirportCity."

Schiphol in cijfers

Als je kijkt naar Schiphol Airport in cijfers, dan zie je dat deze HUB goed is voor: 317 rechtstreeks bereikbare bestemmingen, per jaar 51 miljoen passagiers en 1,5 miljoen ton vracht, 423.407 vliegtuigbewegingen, 290.000 banen in Nederland, waarvan 64.000 mensen werkzaam zijn op de locatie Schiphol, 650.000 vierkante meter terminal oppervlak, vijf hoofd start- en landingsbanen op 2787 hectare, 3,9 miljard euro totale waarde qua vaste activa, 500 op Schiphol gevestigde bedrijven en 26 miljard euro per jaar die de luchtvaartsector bijdraagt aan het Bruto Nationaal Product (BNP) Nederland. Als je kijkt naar de ontwikkelingen van Schiphol Airport, dan is ten eerste het aantal passagiers een belangrijke en goede indicator, zo stelt Maarten de Groof. "Momenteel gaat het erg goed. Maar dat is geen vast gegeven, geen luxe zekerheid, want een dip ligt altijd op de loer. Vanaf 2007, bij aanvang van de financiële crisis, ging het passagiersaantal bijvoorbeeld in behoorlijk hard tempo omlaag, naar de 43 miljoen. Op zo'n steile glijbaan had men zich in de gehele historie van Schiphol nog niet begeven. In 2008, toen ik hier net werkte, maakten we plannen op basis van 40 miljoen passagiers per jaar, in plaats van de meer dan 50 miljoen waar we ons nu gelukkig mee mogen prijzen. Om een beeld te vormen: dat scheelt 20 tot 25 procent qua omzet, terwijl de kosten hetzelfde waren. We stonden toen echt voor een enorme uitdaging." Daarnaast is het aantal bestemmingen belangrijk. De Groof: "Een luchthaven is immers niets anders dan een middel, in dit geval om Nederland te verbinden en verbonden te houden met de rest van de wereld. Bij dit verbinden is de luchthaven faciliterend en de rol van KLM cruciaal."

Businessmodel Schiphol

Stel, je zou er vanuit gaan dat Schiphol dus een 'AirportCity' is. Hoe ziet het businessmodel van de luchthaven eruit? Maarten de Groof geeft inzicht. De visie van Schiphol, zo verduidelijkt hij, is om 'Europe's Preferred Airport' te zijn en te blijven: "We willen niet de grootste zijn, dat zijn we gewoonweg niet. En ook niet de beste, want de beste in wat? Nee, het gaat verder dan dat, wij willen de voorkeur zijn. Zodat mensen zeggen: 'Als het even kan, dan geef ik er de voorkeur aan om van, via of naar Schiphol te vliegen'." Schiphol's missie is daarbij: Het verbinden van Nederland met alle belangrijke economische, politieke en culturele steden en centra in de wereld. Hoe wordt dit doel bereikt? Door de strategie, die is vierledig. Ten eerste: Top *Connectivity*, wat gaat over het de kwaliteit van het netwerk, het aantal bestemmingen en de frequenties van de vluchten, maar ook over de bereikbaarheid van het vliegveld bijvoorbeeld via snelweg en openbaar vervoer. Ten tweede: Excellent Visit Value, ofwel een concurrerende prijs-kwaliteitsverhouding voor alle klanten, van vakatiegangers tot zakelijke passagiers, zowel low-budget als business class. Ten derde: Competitive Marketplace, wat wil zeggen dat Schiphol een attractieve locatie moet zijn voor werk, verblijf, ontmoeten en vestiging. En tot slot: Sustainable Performance, ofwel duurzaamheid. "Wij zijn hier heel erg bewust mee bezig, op allerlei vlakken, van inkoop tot afvalverwerking. Duurzame waardecreatie met focus op de lange termijn: people, planet, profit", aldus Maarten de Groof. "Het businessmodel dat wij, volgens de visie en missie hanteren, wordt inderdaad omschreven als AirportCity formule, met als belangrijkste peilers: 'Aviation'; levert diensten en faciliteiten aan airlines, passagiers en afhandelingsmaatschappijen. Is verantwoordelijk voor infrastructuur en veiligheid. 'Consumer Products & Services'; Ontwikkelt en beheert het aanbod van producten en diensten op Schiphol, waaronder retail, horeca, parking, services, E-business en media. En tot slot 'Real Estate'; Ontwikkeling, beheer, exploitatie en beleggingen in vastgoed met als doel: het verhogen van non-aviation inkomsten en zo het spreiden van risico. Maar, zoals Maarten de Groof al eerder aangaf, de AirportCity formule is niet slechts die drie onderdelen: 'Aviation', 'Real Estate' en 'Consumer Products & Services'. "Waar het om gaat bij Schiphol, is de integratie van

die componenten”, benadrukt de CCO: “Slechts 20 procent van de winst komt uit de kern van de luchtvaart, Aviation het vliegen, 80 procent komt uit aanverwante zaken: Real Estate en Consumer Products & Services. Voor de winst en investeringen heeft Schiphol dit hard nodig, hetzelfde geldt voor alle grote HUB’s, van Frankfurt tot Istanbul en Dubai. Maar op Schiphol is de essentie: het overgrote deel van de bedrijven die hier zijn gevestigd, zitten hier met een reden. Ze voegen iets toe aan de luchthaven of hebben de luchthaven nodig. Hun bedrijvigheid is gerelateerd aan de luchthaven en zij en voegen op hun beurt iets toe aan de functie van Schiphol.”

Plannen en uitdagingen

De komende jaren staan er een aantal dingen te gebeuren, zo doet Maarten de Groof uit de doeken. Zo staat er aanpassing van de security qua vluchten van en naar non-Schengen landen op de planning. Die is nu nogal omslachtig en zal worden gecentraliseerd. Een behoorlijk veelomvattend plan dat door Maarten de Groof treffend wordt omschreven als ‘open hart operatie’, om de complexiteit ervan weer te geven. Een extra tussenverdieping in de terminal moet daarbij zorgen voor een capaciteitsuitbreiding. Ook staan er verbeteringen van de voorzieningen voor de passagiers en uitbreiding en verbetering van het openbaar vervoer gepland. “Schiphol is immers één van de grootste OV-knooppunten van Nederland”, zo verklaart De Groof.

Dit soort plannen brengen wel wat uitdagingen met zich mee, benadrukt de CCO. “Want hoe, wanneer en in welke stappen gaan we die centrale security doorvoeren? We zijn momenteel heel goed aan het bekijken in welke fasering we de capaciteit kunnen gaan uitbreiden.”

De kwaliteit die Schiphol, op alle vlakken, biedt zal altijd een uitdaging blijven.

“We worden goed beoordeeld, winnen veel prijzen, men lijkt zeer tevreden. Maar je moet altijd scherp blijven. Je bent zo goed als de laatste tien seconden die je hebt gepresenteerd. Daarom zijn we zeer gefocussed op zaken als gastvrijheid, duurzaamheid en bereikbaarheid. Dit soort factoren tellen zwaar mee bij de klant en zijn daarom van het grootste belang.” Bereikbaarheid is ook zo’n belangrijk punt, vervolgt De Groof: “De bereikbaarheid van Schiphol is in de loop van de tijd aanzienlijk verbeterd, maar

ook hier moeten we aan blijven werken. De bereikbaarheid per openbaar vervoer, is bijvoorbeeld voor verbetering vatbaar. Wat betreft de bereikbaarheid via de snelweg, daar is zeker nog winst te behalen.” Tot slot noemt hij ‘draagvlak’ een grote uitdaging. “Onze stakeholders zijn zeer belangrijk, die moeten we te vriend houden. Schiphol heeft een dienstverlenende, maatschappelijke functie en draagvlak is dus essentieel”, besluit Maarten de Groof.

[Vragen]

Op de interessante visie van Schiphol Group CCO Maarten de Groof volgen een aantal vragen. Ten eerste, of Schiphol haar succes ook niet een beetje te danken heeft aan de gunstige ligging? “Nee”, aldus een stellige Maarten de Groof. Luchthavens in Kopenhagen, Stockholm, Helsinki en Genève, bijvoorbeeld, hebben ook een gunstige en strategische ligging, maar zijn geen Schiphol. Londen daarentegen wordt steeds minder een HUB, hoewel dit vliegveld veel groter is dan Schiphol. Dat komt door Heathrow, dat zit aan de max, kan niet meer uitbreiden, innoveren. Er moet dus meer zijn, daarvan is hij overtuigd. “KLM is de grote innovator geweest, in samenwerking met Schiphol, van de huidige succesvolle infrastructuur. Dat wil niet zeggen dat Schiphol geen last heeft van concurrentie. Istanbul valt niet te onderschatten. Die luchthaven heeft ook een gunstige ligging; elke bestemming in Europa is vanaf daar binnen vier uur bereikbaar. Tegelijk is de ligging vele malen aantrekkelijker ten opzichte van het midden oosten. Istanbul is dus zeker een concurrerende HUB voor Schiphol.”

Een tweede vraag luidt: ‘Wat is uw mening ten opzichte van Dubai als HUB?’

Maarten de Groof: “Dubai is een sterke bedreiging voor Schiphol, maar dat is Istanbul ook. En zo zijn er nog meer concurrenten; concurrentie is overal.”

‘Hoeveel procent van de 51 miljoen bezoekers reist zakelijk?’, is een volgende vraag.

Maarten de Groof geeft aan dat dit 35% bedraagt. De rest bestaat uit puur recreatief (ca. 45% van het totaal) en uit reizen in het kader van congressen, studie en familiebezoek. “Maar”, zo maakt hij een kanttekening, “wat is leisure? Een zonzakantie naar Kreta is duidelijk leisure, maar iemand die een

bezoek brengt aan een dochter die studeert in Londen? Of iemand die werkt in Barcelona en de weekenden bij zijn gezin in Amsterdam doorbrengt? Iemand die een congres bezoek in het buitenland? Die scheidingslijn is lastig te trekken. Waar wel een duidelijk onderscheid in te maken valt, is point-to-point vluchten en transfer vluchten. Ten opzichte van de passagiers die Schiphol als bestemming hebben, maken de transfer vluchten met 45 procent een aanzienlijk deel uit. We gaan er sowieso naartoe om passagiers onder te verdelen in motivationele doelgroepen. Dat geeft een beter beeld en daar kun je meer mee; elke groep heeft zijn eigen behoeften, wensen. Hoe ga je daarmee om? Naar zo'n model gaan we toe."

Een laatste vraag gaat dan over 'Schiphol als bestemming'. Waarom is dit niet ter sprake gekomen? Immers, omdat je in Dubai een 'stop over' kunt maken, is dit mede zo'n populaire transfer/luchthaven. "Inderdaad, voor veel mensen is Schiphol al een activiteit. Zij gaan een dagje winkelen in Schiphol Plaza of komen speciaal en uitsluitend hier naartoe voor het Panorama terras. Maar ik vind: Schiphol is in de kern, in het hart, een luchthaven. Een verwijt dat je soms hoort is 'het is een shopping mal'; dat is het niet, maar wel een AirportCity. Wat ik zie, in de basis, is een luchthaven met schaarste, onder meer in ruimte en in bereik. De schaarse ruimte die er nu nog over is, moeten we mijns inziens daarom reserveren voor de luchthaven, niet voor bijvoorbeeld een Outlet Centre of een museum. Ook al zouden we daar succes mee kunnen boeken en zelfs goed geld mee kunnen verdienen. We gaan geen ruimte weggeven aan activiteiten die niets met de luchthaven te maken hebben. Schiphol is dan wel een AirportCity, maar zal altijd een luchthaven zijn in de kern".

←

DE VISIE VAN SCHIPHOL
IS OM 'EUROPE'S
PREFERRED AIRPORT'
TE ZIJN EN TE BLIJVEN:
WE WILLEN NIET DE
GROOTSTE ZIJN, DAT
ZIJN WE GEWOONWEG
NIET. EN OOK NIET DE
BESTE, WANT DE BESTE
IN WAT? NEE, HET
GAAT VERDER DAN
DAT, WIJ WILLEN DE
VOORKEUR ZIJN.

Maarten de Groof

→ **Arthur van Dijk**
voormalig wethouder gemeente
Haarlemmermeer en Voorzitter Transport
en Logistiek Nederland

→ **De AirportCity mist nog een element**
De tweede spreker, Arthur van Dijk, is voormalig wethouder van de gemeente Haarlemmermeer. Als hij kijkt naar de verhoudingen tussen Amsterdam en gemeente Haarlemmermeer, dan zijn deze in de afgelopen jaren veranderd. "Amsterdam is een grote stad, met bijpassende spreekwoordelijke grote mond. Dat veroorzaakte bij de omliggende gemeenten voorheen nog wel eens een 'Calimero effect'. Zo van: 'wij zijn klein en dat is niet eerlijk'", stelt Van Dijk. "Ook nu is Amsterdam nog van grote invloed op de omgeving, maar de verhoudingen liggen anders. Amsterdam is behalve een grote stad tegenwoordig ook een 'brand'. En de gemeente Haarlemmermeer gebruikt dat merk, om de gehele – en dus de eigen – regio te promoten. Men heeft ondervonden: een topstad bestaat niet zonder topregio. En andersom. In de tijd dat ik nog wethouder was, kwam dat besef; we gingen ons afvragen welke rol wij eigenlijk speelden in die metropoolregio. Welk puzzelstukje wilden we zijn? Wat is onze waarde, vroegen we ons af. Langzamerhand zijn we zo gezamenlijk 'ont-Calimerood'. Dat heeft ervoor gezorgd, zo stelt Arthur van Dijk, dat de Haarlemmermeer vandaag de dag een veel betere positie heeft binnen de metropool. Het 'brand: Amsterdam' omvat ook de regio; Haarlemmermeer maakte ook deel uit van de 'Amsterdam Metropolitan Area'. Dat is het verschil met 2007.

Als ex-wethouder en voorzitter van Transport en Logistiek Nederland kan Arthur van Dijk nu met iets meer afstand kijken naar de AirportCity. "De AirportCity is een innovatie an sich geweest, het is een geweldig concept. Maar mijn inziens mist er nog een element. Er valt nog veel te winnen, op het gebied van duurzaamheid maar ook als doorvoerland. Nu al worden alle gitaren die Fender verscheept naar Schiphol hiér uitgeladen, opnieuw gestemd en opnieuw ingepakt voor het vervoltransport. Zo ook bepaalde ladingen medicijnen; deze worden hier uitgeladen, voorzien van nieuwe bijsluiters en weer verder verscheept. Hier ligt een mooie rol weggelegd voor Nederland. "

In de tien jaar dat hij als wethouder betrokken was bij Schiphol, heeft hij een grote liefde opgebouwd voor alles wat hier gebeurt, zo vertelt Arthur van Dijk: "Alleen al hoe het eruit ziet, is machtig. Schiphol heeft een aantal unieke concepten op haar naam staan, denk aan cargo. Bij het grote publiek is dit relatief onbekend, maar cargo is voor veel bestemmingen de winstgevende factor. Zonder cargo zou er wellicht op een stuk minder bestemmingen worden gevolgen. Die luchtvracht is dus zeer belangrijk en zit gelukkig momenteel, na een dip, weer in de lift. Dat betekent dat het langzamerhand weer beter gaat; luchtvracht is een goede graadmeter voor de Nederlandse economie."

Een ander uniek concept uit de koker van Schiphol, zo stelt Van Dijk, is natuurlijk de AirportCity. Er zijn veel steden geweest, en nog steeds, die dit ook graag zouden willen kopiëren. Niet gek, want AirportCity Schiphol heeft heel wat gunstige bijeffecten veroorzaakt. Denk aan de werkgelegenheid in de omliggende regio; Hoofddorp zou zonder Schiphol bijvoorbeeld nooit zo'n kantoorstad zijn geworden.

The next generation

"Tegelijk hoor je ook heus minder euforische tegengeluiden, bijvoorbeeld in de discussie over de nieuwe Kaagbaan, recht over een nieuwbouwijk. 'Dat kan echt niet', vinden sommige mensen, uiteraard voornamelijk omwonenden. Logisch, want als je onder zo'n vliegroute woont, heb je er last van. Maar als je wilt groeien als luchthaven, dan zul je dit soort beslissingen nu eenmaal moeten maken", zo concludeert Arthur van Dijk. Je kunt dan niet iedereen te vriend houden. Dat is een paradox.

Oplossing: meer naar buiten

Arthur van Dijk vraagt zich af: In hoeverre is het AirportCity model bestendig genoeg om in de toekomst verder door te kunnen groeien. Niet, denkt hij. Hiervoor is 'iets extra's' nodig. En volgens Arthur van Dijk zit dat 'extra's' in de omgeving.

"Want", zo stelt hij, "als de omgeving niet meewerkt, stagneert dat alle ontwikkeling. En dat zie je langzaam gebeuren. Er is nu eenmaal een probleem met geluidshinder, dat niet valt op te lossen. Ook al worden vliegtuigen stiller en schoner, je houdt overlast. Daarover ontstaat discussie met omgeving. Maar om deze discussie op te kunnen lossen, is Schiphol nu teveel naar binnen gericht. Op de langere termijn

moet Schiphol echt naar een ander model, meer naar buiten gericht.” Het sleutelwoord voor de toekomst volgens Van Dijk is ‘embedding’, ofwel ‘ingebod zijn’. “Embedding in de regio, ofwel de relatie met de omgeving is essentieel. Schiphol is een A-merk, daar kun je mee verder, maar zonder draagvlak kom je daar niet.”

Het AirportCity model gaat verder dan de luchthaven an sich. En daarom moet Schiphol zich ook meer gaan associëren met haar omgeving, zo meent Arthur van Dijk. “Schiphol moet die relatie met de omgeving gaan leggen vanuit een andere filosofie. Het gesprek aangaan met de omgeving. Laten zien dat wonen in de omgeving Schiphol ook aantrekkelijk is. Dan kun je proberen dat negatieve geluid om te buigen. Misschien moet Schiphol ook niet alles helemaal alleen willen doen, maar meer samenwerken. De AirportCity is een geweldig businessmodel, maar de omgeving is de succesfactor. Kortom, de toekomst van de AirportCity schuilt in relaties. Alleen dan is er een Next Generation mogelijk, besluit Arthur van Dijk.

[Vragen]

Een eerste vraag voor Arthur van Dijk: Met wie ga je ‘embedden’? Ofwel, hoe ziet de tafel eruit waaraan onderhandeld en gediscussieerd gaat worden? Arthur van Dijk verwijst naar de Alderstafel. (Dit is een overlegtafel onder voorzitterschap van voormalig minister en Commissaris van de Koningin van Groningen, de heer Hans Alders. De overlegtafel is in december 2006 opgericht om het kabinet te adviseren over de ontwikkeling van de luchthaven Schiphol in samenhang met de luchthavens Eindhoven en Lelystad. Partijen aan Tafel zoeken daarbij naar een balans tussen de kwaliteit van het verbindingen-netwerk en de kwaliteit van de leefomgeving. Red.) “Hier is min of meer al een basis gecreeërd, waar de sector en overheid en de luchthaven samen aan tafel zitten. Op die manier zijn er destijds allerlei afspraken gemaakt over de toekomst, onder meer met betrekking tot geluidshinder. Ik zou daarbij voorstellen om bij een eventuele nieuwe ‘tafel’, veel meer mensen te betrekken, ook omwonenden. Om te zorgen dat we, zonder te knokken, zoveel mogelijk stemmen horen en bij zoveel mogelijk groepen draagvlak kunnen creeëren.”

EEN ANDER UNIEK
CONCEPT UIT DE
KOKER VAN SCHIPHOL
IS NATUURLIJK DE
AIRPORTCITY. ER
ZIJN VEEL STEDEN
GEWEEST, EN NOG
STEEDS, DIE DIT OOK
GRAAG ZOUDEN
WILLEN KOPIËREN.
NIET GEK, WANT
AIRPORTCITY
SCHIPHOL HEEFT
HEEL WAT GUNSTIGE
BIJEFFECTEN VEROOR-
ZAakt. DENK AAN DE
WERKGELEGENHEID
IN DE OMLIGGENDE
REGIO; HOOFDDORP
ZOU ZONDER SCHIPHOL
BIJVOORBEELD NOOIT
ZO’N KANTOORSTAD
ZIJN GEWORDEN.

Arthur van Dijk



→ **Michel van Wijk**
onderzoeker *Better Airport Regions* TU Delft
i.s.m. Universiteit van Amsterdam en adviseur
markt en strategie SADC

→ **Copy en paste**

De derde en laatste spreker van deze eerste lezing is Michel van Wijk, onderzoeker *'Better Airport Regions'* van de TU Delft, in samenwerking met de Universiteit van Amsterdam, en adviseur markt en strategie SADC.

Van Wijk is van huis uit planoloog en probeert, zoals hij het zelf uitlegt, wetenschap en praktijk te combineren; zeven jaar geleden promoveerde hij op het onderwerp 'luchthavens in stedelijke regio's'.

Leren

De vraag die Michel van Wijk vanmiddag stelt is: Hoe kunnen luchthavens van elkaar leren? Nederland is wereldwijd een grote en belangrijke speler als het gaat om luchthavens; het belang en aandeel van Schiphol en de luchtvracht is evident. De afgelopen decennia heeft Schiphol een aantal ontwikkelingen doorgemaakt en geëxperimenteerd, soms met succes en soms niet, maar is ondertussen altijd wel één van de koplopers geweest, en nog steeds. Op dit moment lijkt het echter of Schiphol is beland op een punt van 'hoe nu verder?', aldus Van Wijk. Van belang, zo stelt hij, is om hoe dan ook voorop te blijven lopen in de luchthaven wereld. Hoe? Door te blijven leren.

Michel van Wijk, die zich nu ruim een jaar bezighoudt met het onderzoek *'Better Airport Regions'* (BAR) beschrijft twee soorten leerprocessen: *single-loop learning* en *double-loop learning*. Single-loop learning gaat simpelweg over het oplossen van problemen, het verbeteren van het systeem in zijn huidige vorm. Double-loop learning gaat verder en omvat ook de onderliggende opvattingen, waardes en aannames. Als je kijkt naar de ontwikkeling die Schiphol heeft doorgemaakt, zie je in 2012, ten opzichte van 1985, een overgang van convergentie naar divergentie. "In het begin ging het vooral over afzonderlijke projecten met betrekking tot de luchthaven, over het maken van plannen en de uitvoering ervan. Later in het proces leert men, dat ook een integrale benadering nodig is. Tegenwoordig zie je dan, dat het veel

meer gaat over 'hoe nu verder met de afzonderlijke organisaties zelf, terwijl er meer behoefte is aan convergentie, weer een meer integrale benadering van luchtzijdige en landzijdige problematiek'", zo legt Van Wijk uit.

Luchthavens kunnen zich verder ontwikkelen door naar elkaar te kijken, van elkaar te leren. Het komt regelmatig voor dat er delegaties van over de hele wereld, naar Schiphol komen, om te kijken hoe het er hier aan toe gaat, vertelt Michel van Wijk, van Parijs tot Teheran, van Seoul tot München, van Taipei tot Milaan en van Belo Horizonte tot Berlijn en Jakarta. Als het gaat om van elkaar leren, onderscheidt Michel van Wijk ook verschillende stappen. Allereerst de meest eenvoudige vorm: leren in de vorm van overdracht van kennis. Het bedenken (en uitwisselen) van masterplannen en concepten valt hieronder. Dit wordt wel 'cognitief leren' genoemd. De stap die hierop volgt noemt Van Wijk. 'sociaal leren', in de vorm van de bezoeken van delegaties die langs komen om te leren en om ideeën uit te wisselen en problemen te bespreken.

Institutioneel leren en transplantatie

Maar, er is nog een derde niveau van leren: 'institutioneel leren'. Hier wil ik naartoe, verduidelijkt Van Wijk, waarbij hij een orgaantransplantatie van het ene naar het andere menselijke lichaam als metafoor gebruikt. Hoe kun je een model, zoals het AirportCity model, succesvol institutioneel transplanteren naar een andere omgeving?

Michel van Wijk deed onderzoek naar onder meer het 'copy/pasten' van luchthavenmodellen. Dit is niet zo gemakkelijk als het lijkt. Er zijn wat valkuilen, net zoals bij een orgaantransplantatie, waar je bijvoorbeeld te maken hebt met acceptatie of weigering van de ontvanger, voldoende of gebrek aan 'bloed' en met de vraag of een transplantatie binnen of buiten de eigen familie plaatsvindt. Als het gaat om de 'transplantatie' van luchthavenmodellen, zijn hier in ieder geval vijf wijze lessen uit te leren, aldus Michel van Wijk.

Ten eerste moet de meerderheid van de betrokkenen partijen leidende groepen het model expliciet steunen. Of een model van buitenaf wordt opgelegd is minder belangrijk. Wat telt, is de steun van die leidende groepen.

Ten tweede, hierop aansluitend, werkt rechtstreeks kopiëren vaak niet. Behalve dan als er al sterke lokale steun is voor het nieuwe model. Michel van Wijk: “Een goed voorbeeld hiervan is Kansai International Airport in Japan: een reusachtig vliegveld met bijbehorende AirportCity aan de andere kant van de brug, die de twee delen verbindt. Van hogerhand werd er gezegd: we gaan het zo doen! Maar er was weinig draagvlak. Uiteindelijk heeft het hele plan veel meer gekost en veel minder opgeleverd dan de bedoeling was en kwam de AirportCity niet echt van de grond. Aan de kustzijde is er uiteindelijk een andere invulling aan gegeven, die van factory outlet centre. Op zich wel met succes, maar eigenlijk heeft dit natuurlijk totaal niets te maken met de luchthaven...”

Ten derde omschrijft Michel een valkuil: periodes van regime verandering lijken een ‘window of opportunity’. Zo dacht men ook in Berlijn. Het plan was, om het succesvolle Schiphol model te implementeren. Geen Schiphol Development Area Company (SADC), maar Berlin Development Area Company (BADC). “Dat is geheel anders verlopen dan verwacht”, vertelt Michel van Wijk. “Uiteindelijk bleken de verschillen tussen Nederland en Duitsland, onder meer op bestuurlijk vlak, veel groter dan gedacht. Dat is echt onderschat.”

Daarmee komt Van Wijk direct op punt vier: ‘een algemeen karakter bevordert het transplantatieproces’. “En dat was in het geval van BADC niet aan de orde. Het lukte niet om grond te kopen, er was weinig draagvlak voor het plan en bovendien besloot de luchthaven uiteindelijk zelf niet te participeren. Het model was te specifiek omschreven bij aanvang. BADC is, achteraf bekeken, meer ontwikkeld als marketingorgaan dan als zelfstandig ontwikkelingsbedrijf.

Dan tot slot, de vijfde les: ‘Transplanteren binnen de familie werkt minder goed dan tussen families. Dit speelde in het geval van BADC ook mee, stelt Van Wijk: “Met families bedoel ik verschillende planingsmodellen, onder andere Angelsaksisch, Frans, Germaans, Scandinavisch. De verschillen binnen de Germaanse ‘familie’, die op het eerste gezicht klein lijken, werden onderschat.”

Tot slot

“Ook al dienen Schiphol en het AirportCity model wereldwijd als voorbeeld, ook wij moeten om ons heen blijven kijken”, benadrukt Michel van Wijk. Het is en blijft van belang om te blijven leren, van je eigen successen en fouten, maar ook van andere luchthavens. Alleen dan kun je je blijven ontwikkelen en je positie aan de top behouden.”

[Vragen]

Een vraag voor onderzoeker Michel van Wijk is ‘Hoe lang zal het AirportCity model nog bestaan?’

“Allereerst ben ik geen profeet. Maar het hangt er maar net vanaf hoe je een AirportCity definieert.

Als je het ziet als een concept, dat meefluctueert en meegroeit, dan kan het nog lange tijd mee. Als vastgoed ontwikkelmodel sec heeft het zijn langste tijd mogelijk wel gehad. Uiteindelijk gaat het van AirportCity naar Airport Corridor, een infrastructureel knooppunt met alle moderniteiten”, zo voorspelt Michel van Wijk.

←

AUDITORIUM
SCHIPHOL GROUP

NOVEMBER 2012

LUCHTHAVENSYMPOSIUM

**BEWEGINGEN
ROND DE
LUCHTHAVEN**
→ **BEWEGINGEN**
EN MEGA-
STRUCTUUR



→ **Op vrijdag 23 november jl. werd, in het auditorium van de Schiphol Group, de lezingenreeks 'Bewegingen rond de luchthaven' afgesloten. De vijfde en laatste lezing in de serie had als thema 'Bewegingen en megastructuur'. Wijlen Koos Bosma sprak hier over de binnenkort te verschijnen publicatie 'Schiphol Megastructuur. Ontwerp in spectaculaire eenvoud'. En afsluitend verbond wijlen Joop Krul, voormalig directeur Airport Development Schiphol Group, de inhoud van de voorgaande lezingen. En maakte hij tot de inleidende stap naar *Airport City*. Moderator was deze middag wederom Menno van der Veen.**

→ **Koos Bosma**
hoogleraar Architectuurgeschiedenis en Erfgoedstudies, VU Amsterdam

→ Eén van de onderwerpen van vandaag is de 'megastructuur'. En hoewel deze lezingenreeks hier nu wordt afgesloten, zal het spanningsveld, dat zo'n megastructuur met zich meebrengt, altijd blijven. Want tegenover die megastructuur staan lijnrecht de dorpen in de buurt, waar mensen ook wel eens willen slapen. Megastructuren zijn complexe en uitgestrekte gebouwencomplexen met uiteenlopende functies. Schiphol is hiervan een duidelijk voorbeeld. Karakteristiek voor de Schiphol-megastructuur is, dat dit vliegveld vooral sinds de jaren zeventig enorm snel is gegroeid en dat het niet gemakkelijk als één geheel is waar te nemen. Want, Schiphol is infrastructuur (overstapmachine), verblijfsruimte (winkels, kantoren, hotels) en vastgoedruimte tegelijk. Hoewel je het op het eerste gezicht misschien niet zou denken, is deze internationale plek streng gestructureerd. In de loop van de tijd heeft Schiphol, door haar vaste vormgevingsregels die tot op de dag van vandaag als uitgangspunt worden gebruikt, de structuur heeft gekregen die de luchthaven, ondanks een onstuimige groei, nog steeds overzichtelijk houdt. Iets wat in de eerste presentatie van vanmiddag van Koos Bosma, hoogleraar Architectuurgeschiedenis en Erfgoedstudies bij de Vrije Universiteit in Amsterdam (VU), mooi wordt geïllustreerd. Bosma kwam in 1993 voor het eerst in aanraking met de luchtvaart, toen hij door de curator van een museum in Chicago, Amerika, werd benaderd voor een reizende tentoonstelling. Deze tentoonstelling zou gaan over internationale luchtvaart en op verschillende luchthavens in de wereld tijdelijk te

zien zijn. Bosma nam de 'klus' aan en samen met een collega verzorgde hij het deel 'Europa' van de expositie en artikelen in de begeleidende publicatie. Na deze eerste ervaring met de luchtvaart was zijn interesse gewekt. Tussen 2006 en 2012 leidde hij een groot onderzoek naar de geschiedenis en actualiteit van Schiphol, in samenwerking met de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek (NOWO). De bijbehorende publicatie, een boek met de titel 'Schiphol megastructuur I Ontwerp in spectaculaire eenvoud' wordt naar verwachting in voorjaar 2013 gepubliceerd. "Er is al veel gepubliceerd over Schiphol, maar eigenlijk altijd vanuit één en hetzelfde oogpunt, namelijk dat van de deskundige. Het stereotype beeld van een luchthaven. Wij wilden nu een publicatie maken voor een andere doelgroep, de 'gewone mens', de bezoeker", zo vertelt Koos Bosma. "Wij vertellen het verhaal van de geschiedenis tot en met de actualiteit van Schiphol daarom in beeld, in plaats vanuit tekst. Beelden worden het uitgangspunt. Pas als dat verhaal compleet is, volgt er, achter in het boek, tekst. De collega's die bezig zijn geweest met het onderzoek, de experts op dit gebied, zullen hiervoor als auteur optreden."

Ontwikkeling megastructuur in beeld

Het boek 'Schiphol megastructuur I Ontwerp in spectaculaire eenvoud' laat stap voor stap de ontwikkeling van Schiphol megastructuur zien. Het begint in 1967, bij 'het nieuwe Schiphol'. Vervolgens zie je, aan de hand van de beelden in chronologische volgorde, het vliegveld groeien.

"Het probleem waar we tegenaan liepen tijdens het maken van dit boek, is dat er voornamelijk luchtfoto's zijn van de luchthaven, gemaakt vanuit de pilootenblik. Wij wilden juist meer laten zien op maaiveldniveau, zodat je als kijker een beeld hebt van waar op de luchthaven je je bevindt", aldus Koos Bosma. "Ons doel met dit boek, is laten zien dat het op Schiphol gaat over structuren. Niet over vormgeving, maar over structuren, overal. Van infrastructuur tot de architectuur en van de communicatie tot de bewegwijzering. En wat je dan ziet, is dat de principes die in 1967 zijn toegepast, nu nog worden benut. Dat is de voorwaarde voor het functioneren van een megastructuur."

Ander beeld

Nog nooit eerder is de luchthaven op een dergelijke manier in beeld gebracht. Het boek is momenteel nog niet af, onder meer door vertraagde afhandeling van beeldrechten. Maar, er wordt ook nog gezocht naar beelden die de structuur van de luchthaven duidelijk uit kunnen drukken. Want hoe kun je, anders dan met grafieken en staftabellen, maten en massa aangeven? Hoe moet je dit visualiseren? Hoe maak je het dermate 'plastisch' dat ook een 'niet-deskundige' het kan 'lezen'?

Dan moet je op zoek naar een andere beeldcultuur. En dat soort beelden zijn schaars gebleken, zo weet Koos Bosma. Eén van de onderzoekers heeft gekeken naar de wijze waarop de luchthaven in de loop van de jaren zichzelf heeft gecommuniceerd. Hoe wordt de luchthaven afgebeeld? Daarin is een patroon te onderscheiden, zegt Bosma. "Wanneer je kijkt naar alle foto's en prenten, die Schiphol zelf naar buiten heeft gebracht, vaak in samenwerking met Fokker, zie je dat het standpunt van de fotograaf of maker steeds hetzelfde is. De luchthaven wordt afgebeeld, altijd met een stukje weiland ervoor waarin twee, drie of vijf koeien grazen. Voor fotografen wil Schiphol duidelijk geen megastructuur worden; het blijft landschap", zo verduidelijkt de hoogleraar. "Een luchthaven is één van de meest complexe soort gebouwen van de twintigste eeuw, met relatief weinig ruimte voor uitbreiding. Schiphol is vooral 'interieur', er is bijna geen 'exterieur'. Mensen die er langs rijden, zien maar een fractie van wat er zich binnenin de megastructuur afspeelt. Maar voor de mensen die er werken, is dat exterieur juist weer heel duidelijk. We hebben geprobeerd ook dat vast te leggen.

Een megastructuur groeit, woekert, er breken stukjes af, waardoor het cultureel erfgoed wordt, en er komen stukjes bij. Dat is Schiphol. En wij willen Schiphol laten zien als die megastructuur. Met alle verschillende lagen, de infrastructuur, het winkel-aanbod, het aanwezige bedrijfsleven, de communicatie en de bewegwijzering, waardoor mensen deels worden gestuurd en voor een deel ook zelf kunnen beslissen. Dit boek is Schiphol. Schiphol door de ogen van de bezoeker, de gebruiker", besluit Koos Bosma.

‘Wat is nu een kenmerkend aspect van de megastructuur Schiphol?’, is een eerste vraag voor Koos Bosma. “Schiphol heeft één centraal gebouw, met verschillende ‘pieren’ in alle richtingen, naar de gates”, zo luidt zijn antwoord. “Wat wel zo is, is dat je een beetje wordt gestraft als je met Easyjet vliegt en helemaal naar achteren moet, wat toch wel verlopen is. Maar goed, daar is de prijs dan ook naar. Daarnaast staat Schiphol bekend om het systeem van bewegwijzering.”

Moderator Menno van de Veen vist op zijn beurt min of meer naar het ‘belang’ van dit boek. ‘Wat moet de niet-deskundige’ nu per se weten van Schiphol’, is zijn vraag.

Koos Bosma: “We laten zien waarom Schiphol zo’n ‘succesnummer’ is. De luchthaven is aan de ene kant een draaischijf; je verplaatst heel makkelijk van het ene medium naar het andere, bijvoorbeeld van infrastructuur, het feitelijke vliegen, naar winkelen. Mensen komen hier namelijk graag om te winkelen. Schiphol is niet slechts een vliegveld; het verblijven is de afgelopen jaren sterk ontwikkeld. Zo is het ook een verzamelpunt, waar zakenmensen afspreken voor een vergadering. Maar we laten ook een minpunt zien; niet met alle bedrijventerreinen gaat het even goed momenteel.

Al met al is het een tijdsdocument. Het is, zoals gezegd, Schiphol door de ogen van de gebruiker.” ‘Waar ligt de focus in uw boek?’, vraagt iemand anders dan. ‘Vanuit uw analyse moet u vast ook iets kunnen zeggen over de toekomst. Is Schiphol goed bezig?’

“Wat de reiziger, de gebruiker ziet, is structuur. Maar er blijft ook overal woekering; er zijn altijd dingen die Schiphol niet kan sturen of die zij niet tot de eigen verantwoordelijkheden rekent”, antwoordt Koos Bosma. “Wat betreft de toekomst, dat is interessant. Wat je bijvoorbeeld ziet in de Verenigde Emiraten, waar een nieuw vliegveld wordt gebouwd met een heel nieuwe stad eraan vast, dat zie ik voor Schiphol niet echt gebeuren. Ik zie Schiphol in de toekomst meer als een onderdeel van Amsterdam. Schiphol plus Amsterdam. In tien minuten reis van je Schiphol naar het centrum van de stad. Dat moet je benutten.”

←

ONS DOEL MET DIT
BOEK, IS LATEN
ZIEN DAT HET OP
SCHIPHOL GAAT OVER
STRUCTUREN. NIET
OVER VORMGEVING,
MAAR OVER
STRUCTUREN, OVERAL.
VAN INFRASTRUCTUUR
TOT DE ARCHITECTUUR
EN VAN DE COMMUNI-
CATIE TOT DE
BEWEGWIJZERING.

Koos Bosma

→ **Joop Krul**
voormalig directeur Airport Development
Schiphol Group

→ De tweede spreker van vandaag, en daarmee de allerlaatste spreker van deze lezingenreeks, is Joop Krul, voormalig directeur Airport Development Schiphol Group. Joop Krul zal de inhoud van de voorgaande lezingen verbinden en een inleidende stap maken naar *Airport City*. Krul heeft 25 jaar lang voor Schiphol gewerkt. In zijn voormalige functie was Krul medeverantwoordelijk voor het Masterplan Schiphol 2003, dat hij samen met Jan Benthem, huisarchitect van Schiphol, eind jaren 80 opstelde. Door de samenwerking tussen KLM en NorthWest werd een verdubbeling van Schiphol nodig, compleet met een nieuwe start en landingsbaan, terminals en een nieuw NS-station. Deze investeringen moesten deels worden gefinancierd uit non aviation inkomsten, zoals door het creëren van grondwaarde. *Airport City* als business model en verdienmodel voor de regio, in stedenbouwkundige verschijningsvorm en ruimtelijke context, vormde de grondslag voor dit Masterplan.

“Ik ben altijd gefascineerd geweest door de luchtvaart”, antwoord Joop Krul op de vraag van Menno van der Veen waarom hij eigenlijk bij Schiphol wilde werken. “En Schiphol was, vooral in de jaren ‘90, heel dynamisch. De capaciteit van de luchthaven nam toe van 18 naar 40 miljoen passagiers per jaar. Eén van mijn eerste klussen hier, in 1986, was ervoor zorgen dat Schiphol toestemming zou krijgen voor de bouw van een tweede terminal. Schiphol was in die tijd ook veel in het nieuws, en niet altijd positief, denk aan de Bijlmerramp. Sinds 2001 is die dynamiek toch iets minder. We lijken te zijn ingehaald door Azië, waar ze in één keer een terminal voor 100 miljoen reizigers neerzetten.”

‘Wat is de Krul-factor’, wil Menno van der Veen vervolgens weten. ‘Waar en hoe heeft u uw stempel gedrukt op de luchthaven?’. “Ik heb in ieder geval heel duidelijk geprobeerd om mensen naar ‘de luchthaven als één geheel’ te laten kijken, in plaats van per terminal. Daarbij heb ik ook altijd oog gehad voor de omgeving, om draagvlak te krijgen voor groei, de “license to grow.”, Een groot deel van mijntijd heb ik in de jaren negentig hieraan besteed. Mijn idee is: als je als luchthaven wilt groeien, moet je in je plannen ver vooruit kijken en tijdig draagvlak zoeken.”

Essentiële succesfactoren voor *Airport City*

Wat is de relatie van de luchthaven met de omgeving wat betreft ruimte en geluid? En wat is de betekenis van *Airport City*? Hoe word je dat? En wat is de toekomst van *Airport City*? Om te beginnen zet Joop Krul een aantal kritische succesfactoren op een rijtje. Zonder deze voorwaarden is de groei en ontwikkeling van *Airport City* nagenoeg onmogelijk.

Ten eerste: *Connectivity*. De belangrijkste voorwaarde voor succes is het netwerk.

En voor een netwerk heb je een *netwerkcarrier* nodig. Ben je een knooppunt, een ‘Utrecht-in-de-lucht’? Of ben je gewoon een station aan een doorgaande lijn? Dat maakt het verschil.

Schiphol is *connectivity*: een knooppunt van lucht- en landzijdig vervoersmodaliteiten en van een groot aantal steden dat door de KLM in de lucht met elkaar wordt verbonden, zo stelt Joop Krul. Schiphol heeft het grootste en meest uitgebreide netwerk op Noord Europa omdat het door KLM als *hub* wordt gebruikt. En hub-airports zijn superieur in *connectivity*. “Een hub is “een fabriek van connecties” Door het verknopen van vluchten met overstappende passagiers (transfer) is het mogelijk om een uitgebreid netwerk van bestemmingen te creëren dat op basis van alleen de lokale markt nooit bestaansrecht zou hebben. Het aantal connecties dat hierdoor kan worden gemaakt is hierdoor vele malen groter dan in een point-point netwerk het geval is, verduidelijkt hij. “Tegelijk worden aan een hub hoge eisen gesteld. Zo moet de luchthaven een hoge (piek)capaciteit kunnen garanderen en moeten de overstaptijden kort en betrouwbaar zijn. Overstappende passagiers kijken niet alleen naar de prijs van een vlucht, maar ook naar betrouwbare overstaptijden wanneer zij een keuze maken. De verbindingen moeten soepel verlopen, vrij van gedoe (hassle free), ofwel ‘seamless connections’, en de faciliteiten moeten op topniveau zijn. Tot slot moet er een perfect systeem zijn voor het doorsluizen van bagage. Schiphol beschikt bijvoorbeeld over een groot ondergronds bagagesysteem, dat 12000 koffers per uur kan uitsorteren. Je zou het niet verwachten, maar dit bagagesysteem is met bijna één miljard euro één van Schiphol’s duurste investeringen.” Dan, lachend: “We hebben voor de grap wel een uitgerekend, dat wanneer we iedere passagier een nieuwe koffer met bagage zouden geven, we waarschijnlijk goedkoper uit waren geweest...”

De tweede succesfactor is: een concurrerende regio. “De gigantische internationale bereikbaarheid is van groot belang voor een stad als Amsterdam. Dit belang is lange tijd niet echt onderkend. Maar, in het Masterplan is die focus verlegd”, aldus Joop Krul. “Schiphol is de vijfde Europese luchthaven als het gaat om aantallen passagiers en de tweede cargo luchthaven in Europa. Dat uit zich ook in de werkgelegenheid. Schiphol alleen zorgt al voor 60.000 banen. In de Schiphol-regio hebben zich bovendien zo’n 1800 internationale bedrijven gevestigd, waardoor er nog eens 150.000 banen bij zijn gekomen. Bedrijven als Ahold, Akzo Nobel, Microsoft en Cisco hebben hier hoofdkantoren en Europese distributiecentra, vanwege die goede internationale bereikbaarheid. Schiphol is met stip de belangrijkste reden voor die bedrijven om zich hier te vestigen.”

Toegevoegde waarde

Wat is er, naast het essentiële netwerk en de regio, nog meer nodig om als luchthaven te kunnen ontwikkelen tot *Airport City*? Volgens Joop Krul vereist dat een duidelijke strategie. Een langetermijnvisie. ‘Waar wil ik naartoe?’ Als voorbeeld noemt hij het Franse vliegveld Charles de Gaulle. Daar is bij de bouw niet vooruit gekeken naar de uitbreidbaarheid van terminals en landzijdige ontwikkelingen. “In ogen van architecten is het prachtig, maar als luchthaven is voor passagiers een crime”, meent Krul. “Alle terminals liggen zo ver uiteen. Het vliegveld is heel erg versnipperd, waardoor het achteraf haast onmogelijk is om hier een *Airport City* te creëren zonder ingrijpende veranderingen toe te passen.”

Daarnaast is een goed businessmodel ook een garantie voor succes. Maar daarbij moet je zelf toegevoegde waarde creëren. “Een *Airport City* bestaat bij de gratie van meerdere ‘business areas’: luchtvaart, retail, parkeren, real estate en andere services waarvoor passagiers bereid zijn te betalen. De luchtvaart is gereguleerd, de andere takken niet. Meestal heeft de luchtvaart prioriteit. Toch, luchthavens verdienen een flinke boterham, maar niet alleen aan die luchtvaart zelf, maar vooral aan de gecreëerde toegevoegde waarde. Jaarlijks worden er honderden miljoenen geïnvesteerd in de infrastructuur van Schiphol. Een belangrijk deel van deze investering komt niet uit de luchtvaart, maar uit de drie andere ‘business areas’. Deze commerciële takken

zorgen ook voor de winst van de luchthaven.”

Tot slot zijn nog van belang voor het ontwikkelen van een *Airport City*: de waarde en kwaliteit van de plek van de luchthaven en een op waarde creatie gerichte business- en governance structuur van de organisatie. Desondanks heeft niet iedere luchthaven de potentie voor *Airport City*. ‘De ruimte ontbreekt, of is te zeer versnipperd over te veel gebruikers’.

Masterplan 2025

Voor de luchthaven Schiphol ligt nu een Masterplan 2025 klaar. ‘Multimodale terminals en het ontwikkelen van hoogwaardige real estate voor knooppunten tussen land en lucht’ zijn de speerpunten. Dat betekent onder meer een nieuwe terminal. “De oude huidige terminal voldoet niet meer aan de hedendaagse eisen. Door de invoering van Schengen in de jaren 90 en de maatregelen op het gebied van security sinds 2001 is het one terminal concept steeds meer geërodeerd. De terminal is in de loop van de tijd steeds voller en complexer geworden, ten koste van de overzichtelijkheid. Het idee is, om uiteindelijk de huidige terminal in zijn geheel te vervangen, eerst door het creëren van nieuwe capaciteit, waarna gefaseerd de bestaande opnieuw kan worden opgebouwd.”, zo vertelt Joop Krul. “Dit lange termijn Masterplan is noodzakelijk om de groei te kunnen accommoderen en het one terminal concept voor de hub carrier te herstellen. Gestreefd is naar een goede balans in de ontwikkeling van ‘aviation’ en ‘non-aviation’, ofwel de luchtvaart en de aanverwante commerciële bedrijvigheid op en rond de luchthaven.”

Draagvlak

“Een belangrijke *key for succes* is ook dat je grootste stakeholders op één lijn zitten”, zo benadrukt Krul.

“En dat je in de regio draagvlak hebt en verankerd bent. Alleen dan kan je bestaan, alleen dan kan je groeien. Er moeten steeds genoeg partijen zijn die het voordeel van de luchthaven en de toegevoegde waarde voor de regio zien.” Anders loop je het risico dat je succes zich op een bepaald moment tegen je gaat keren, denkt Krul. “De tegenstellingen tussen Schiphol en de omgeving moeten in de toekomst daarom toch echt worden overbrugd.

Joop Krul concludeert: “We kunnen er vanuit gaan dat de luchthaven nog zeker de komende veertig jaar blijft groeien. En niet te vergeten: de luchtvaart en

luchthaven brengen welvaart. We hebben luchtvaart nodig om zaken te doen en om onze dierbaren die ver weg wonen te bezoeken. En als je ziet hoeveel buitenlandse mensen er woonachtig zijn in Amsterdam, denk ik, dat de luchthaven er altijd zal blijven.”

Oplossingen

Een eerste vraag uit het publiek voor Joop Krul: ‘Er is ooit gesproken over een hele nieuwe luchthaven in de Markerwaard. Is dat nog steeds een optie?’

“Nee, absoluut niet”, antwoordt Joop Krul resoluut.

“Het plan keert nog wel eens terug op tafel, maar is nog nooit echt van de grond gekomen en dat komt het ook niet. Daarvoor zijn een aantal redenen. Ten eerste maakt de Markerwaard deel uit van een beschermd natuurgebied. Daarnaast neemt het de geluidshinder niet weg. Ook bij een vliegveld in de Markerwaard zullen de geluidszones de gebieden in de buurt bereiken waar mensen woonachtig zijn. Het gaat immers niet om de oppervlakte van de luchthaven, het gaat om de geluidszones. Ten derde heb je in de Markerwaard te maken met veel vogels. Naast het feit dat zij vallen onder beschermde fauna, leveren vogels ook overlast op voor de luchtvaart en de veiligheid. Tot slot ligt de Markerwaard te ver van de markt.”

Ook de reactie dat vliegers in de Markerwaard minder last zouden hebben van windrichtingen bij landen en opstijgen, doet Joop Krul niet van mening veranderen. “Vliegtuigjes zullen altijd over land aan moeten vliegen. Het is ronduit onmogelijk, denk ik, om een nieuwe betere plek te vinden om een luchthaven van deze omvang te creëren.”

Een andere oplossing voor de toekomst wordt geopperd vanuit het publiek. ‘De regio moet groeien. Er zijn nog 300.000 nieuwe woningen gepland. Dan moeten er toch oplossingen komen voor de overlast. Is het geen goed idee, om te zeggen: Schiphol zoals het nu is, is groot genoeg. We leggen een paar extra start- en landingsbanen in de Noordzee, met goede verbindingen van en naar de luchthaven?’

Joop Krul: “Dit is een idee uit de jaren 90. Alle lusten hier houden, alle lasten naar zee. Siemens kwam met een voorstel voor een snelle treinverbinding tussen het huidige Schiphol en een eiland met start- en landingsbanen in de Noordzee. Het probleem is echter, dat de afstand tussen een geschikte plek in de Noordzee en Schiphol al snel meer dan

veertig kilometer betreft. Vandaar dat er dan een hogesnelheidstrein zou gaan rijden op deze verbinding. Maar, dit moet dan wel een ontzettend betrouwbare verbinding zijn. De aanleg van een eiland met vier start- en landingsbanen en ondergrondse verbindingen met het vaste land en Schiphol brengt enorme extra kosten met zich mee en heel grote onzekerheden, vanwege de lange *lead time*. Deze risico’s voor de luchtsector onbeheersbaar. Deze optie is, kortom, serieus bekeken, maar bleek onmogelijk te realiseren.”

‘Wat is dan wel een oplossing?’, is een hierop volgende vraag.

De Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (SMASH) zou volgens Joop Krul uitkomst moeten bieden. Deze visie biedt houvast bij het maken van keuzes. Het doel is, het versterken van de mainport Schiphol (en het bijbehorende netwerk van verbindingen) inclusief de daarbij horende ruimtelijke en infrastructurele randvoorwaarden.

“Toch zijn er nog altijd haken en ogen. We hebben te maken met een welzijnsparadox: mensen worden nog kritischer betreffende geluidsoverlast en aanverwanten. Dit alles vereist een heel goede planning.” Een andere vraag luidt: ‘Wat is de grootste bedreiging voor Schiphol?’

“De grootste bedreiging voor Schiphol, is dat het zijn hub-functie verliest”, aldus Joop Krul. “Vliegen is heel erg gekoppeld aan welvaart. Wereldwijd neemt de welvaart nog toe en dus gaat de luchtvaart nog gigantisch groeien, ongeacht de schaarste van brandstof. Maar wanneer Schiphol de *hub-carriers* verliest, is dat funest.”

←

Toekomst

‘Staan Joop Krul en Koos Bosma wellicht toch een beetje met de neuzen dezelfde kant op?’, vraagt Menno van der Veen dan. Hoe zien deze heren de toekomst van Schiphol? “Mij ontgaat de noodzaak om er nog 300.000 woningen in deze regio bij te bouwen”, is de eerste reactie van Koos Bosma.

“Het Groene Hart kan namelijk open blijven, door de contouren van Schiphol. Ik zou zeggen: voer actie tegen die 300.000 woningen!”

Joop Krul sluit zich bij Koos Bosma aan als het over groen gaat. “Ik hoop dat men zoveel groene open plekken open houdt. In het geval van bouwen van woningen, moet er naar mijn mening bijgebouwd worden op bestaande locaties, in plaats van op nieuwe; verdikken dus, in plaats van uitleggen. En ik hoop dat Schiphol op den duur eindelijk beschouwd wordt als onderdeel van het gebied. Nu wordt het vaak nog gezien als probleem in de regio, door de geluidshinder”.

Koos Bosma ziet een kans in ‘combineren’. “Als men de kans ziet om woningen, en bedrijven te mixen en hiervoor hergebruik van gebouwen inzet, dan zouden er veel nieuwe mogelijkheden ontstaan, zonder allerlei nieuwe woningen en wijken te bouwen. En het levert nog spannender gebieden op ook.”

“Het enige mankement hier”, reageert Maurits Schaafsma, “is het stadsgewestelijke vervoers-systeem van Amsterdam. De verbindingen tussen de verschillende gebieden rondom Amsterdam, zijn niet goed genoeg. Het is essentieel dat dit verandert. Want onze leefpatronen veranderen en traditionele kantoren worden steeds meer ontmoetingsplekken. Op den duur zullen er meerdere centra in de regio ontstaan. Maar dan moet er wel een betere samenhang zijn in de verbindingen.”



ALS MEN DE KANS
ZIET OM WONINGEN,
EN BEDRIJVEN TE
MIXEN EN HIERVOOR
HERGEBRUIK VAN
GEBOUWEN INZET,
DAN ZOUDEN ER
VEEL NIEUWE
MOGELIJKHEDEN
ONTSTAAN, ZONDER
ALLERLEI NIEUWE
WONINGEN EN
WIJKEN TE BOUWEN.
EN HET LEVERT NOG
SPANNENDER GEBIEDEN
OP OOK.

Koos Bosma

AUDITORIUM
SCHIPHOL GROUP

NOVEMBER 2012

LUCHTHAVENSYMPOSIUM

**BEWEGINGEN
ROND DE
LUCHTHAVEN
→ VAN MAINPORT
NAAR
METROPOOL**



→ **Op vrijdag 9 november was het tijd voor alweer de vierde lezing in de vijfdelige reeks 'Bewegingen rond de luchthaven'. Dit keer was het thema 'Van mainport naar metropool'. Waarbij Peter Joustra, senior projectleider bij SADC de aanwezigen een uniek kijkje gunde in de wereld van deze gebiedsontwikkelaardie, door het ontwikkelen en in de markt zetten van werklocaties, een bijdrage levert aan het versterken van de internationale concurrentiekracht van de Metropoolregio Amsterdam. SADC is nauw betrokken bij de totstandkoming van deze lezingenreeks en een ontvangst in eigen huis hoorde hierbij; bij wijze van uitzondering vond deze vierde lezing plaats in hun prachtige kantoor. Tweede spreker was Sjoerd Feenstra, directeur van stedenbouwkundig bureau Urhahn Urban Design, dat zich bezighoudt met de ontwikkelingsstrategie voor de werklocaties in de Schipholregio. De rol van moderator werd wederom vervuld door Menno van der Veen.**

→ Wanneer moderator Menno van der Veen in zijn inleiding opmerkt dat het lijkt of er inmiddels een zekere balans is ontstaan tussen Schiphol, gemeente en bewoners, omdat er steeds minder vaak wordt bericht over conflicten en spanningen, blijkt dat hij - in ieder geval in de ogen van twee van de aanwezigen - de plank enigszins misslaat. "In Badhoevedorp hebben we nog steeds veel overlast van nachtvluchten. Overdag maakt geluidsoverlast me niet veel uit. Maar dat Schiphol nog steeds onze nachtrust verstoort, zit me wel dwars", aldus een inwoner van Badhoevedorp. "Ik woon op een andere locatie, waar zowel mijn dag- als nachtrust wordt verstoord", zo krijgt hij bijval. Deze start is tekenend voor deze middag, waar publiek en deskundigen elkaar steeds zullen weten te vinden in de dialoog, die ondanks de verschillende belangen prettig en inspirerend zal blijken.

→ **Peter Joustra**
senior projectleider bij SADC

→ **Wat is de rol van SADC?**

Maar allereerst is het de beurt aan de eerste spreker van vandaag: Peter Joustra. Na zijn studie Sociale Geografie en Planologie heeft hij onder meer gewerkt bij de gemeente Amsterdam, ten tijde van het laatste deel van de stadsvernieuwing. Via een omweg kwam hij uiteindelijk terecht bij SADC, als senior projectleider. Een titel die hij zelf nog wel eens ter discussie stelt: "Formeel ben ik inderdaad leider van verschillende projecten van SADC. Maar in de praktijk blijkt het veel meer te omvatten. Er komen bijvoorbeeld ook strategische vraagstukken bij kijken, vraagstukken op het gebied van ontwikkeling van de gehele regio en een deel programmering." Dat geheel maakt zijn werk juist zo 'fascinerend', zegt Joustra, die hier op Schiphol precies op zijn plek lijkt te zijn: "Ik vind het heel interessant om te zien hoe steden en gebieden zich ontwikkelen. Vooral ook in internationaal perspectief."

Om te beginnen, neemt Peter Joustra het publiek mee naar de wereld van SADC. Want, wat doet SADC nu precies? Wat is de rol van deze belangrijke speler in de metropoolregio? "SADC ontwikkelt internationale en regionale werklocaties in de Metropoolregio Amsterdam", aldus Peter Joustra. "Onze missie is het gefaseerd, integraal ontwikkelen van hoogwaardige en onderscheidende locaties, passend bij de marktvraag. SADC verwezenlijkt haar missie door het uitvoeren van twee strategische kerntaken. Ten eerste: gebiedsontwikkeling. Het gezamenlijk en op risico ontwikkelen en het, met behulp van parkmanagement, beheren van meerdere vestigingslocaties. Ten tweede: marketing en acquisitie voor de Metropoolregio Amsterdam, via Amsterdam Airport Area en terreinspecifieke marketing- en salesactiviteiten voor onze vestigingslocaties. Uiteindelijk hebben al onze activiteiten het doel om de economische concurrentiepositie en de internationale concurrentiekracht van de Metropoolregio Amsterdam verder te versterken."

SADC heeft vier aandeelhouders: de gemeenten Haarlemmermeer (en Amsterdam, Provincie Noord-Holland en Schiphol Group, die ieder voor 25% aandeelhouder zijn. Het eigen vermogen is in

de loop van de jaren gegroeid van 25 miljoen naar circa 100 miljoen. Momenteel is SADC betrokken bij zeventien locaties, waaronder in verkoop: Schiphol Logistics Park Oost (30 ha), Business Park Amsterdam Osdorp fase 1 (20 ha, waarvan 7,5 ha al is verkocht), PolanenPark (22 ha), De President 1.1 en Atlaspark. In voorbereiding zijn de locaties De President 1.2 (11 ha), A4 Zone West (140 ha), Schiphol Logistics Park West (25 ha) en Business Park Amsterdam Osdorp Fase 2 (26 ha) en in de categorie programmering is er Amsterdam Connecting Trade (ACT).

Van 1987 tot heden: de ontwikkeling van luchthaven en regio

SADC bestaat al 25 jaar. Sinds 1987 is het bedrijf actief in de regio. Het perspectief van waaruit SADC handelt, is in de afgelopen jaren echter sterk veranderd. Onder de noemer 'Van Mainport naar Metropool' neemt Peter Joustra de aanwezigen daarom vandaag mee in dit proces en gaat hiervoor een stukje terug in de geschiedenis.

'Waar komen we vandaan, waar staan we nu en wat zijn de plannen voor de toekomst?' En waar het mee begon, dat was de Schiphol zone: de luchthaven en het gebied eromheen dat direct onder invloed stond van de luchthaven. Ofwel, 'een monocentrische ontwikkeling met *spin-off*', zoals Peter Joustra het omschrijft. Die eerste ontwikkeling van was het gebied Oudemeer en Schiphol Rijk. "Dit was de eerste luchthaven gerelateerde gebiedsontwikkeling", aldus Joustra. Vervolgens zette medio jaren '90 de *spin off* door. Meer gebieden kwamen onder invloed van de luchthaven te staan en de Schiphol zone werd groter. Hoogwaardige bedrijventerreinen als Airport Business Park Lijnden, Business Park Amsterdam Osdorp en Business Park Riekerpolder kwamen tot ontwikkeling. Peter Joustra markeert hier de eerste *quantum leap*; nieuwe bedrijvigheid werd in hoog tempo binnengehaald. De ontwikkelingen op en rond de luchthaven namen in deze tijd een grote vlucht, als gevolg van een aantal factoren: het *Open Skies-verdrag*, waardoor de hub-functie (een hub is een luchthaven waar passagiers overstappen op andere vluchten, zo mogelijk van dezelfde maatschappij, red.) van Schiphol belangrijker wordt, hetgeen leidt tot meer bestemmingen en een breder netwerk.

De ontwikkeling van het *Airport City*-model en het nieuwe businessmodel van KLM. Dat businessmodel combineerde op een slimme manier passagiers- en vrachtluchten, waardoor meer bestemmingen rendabel werden en zo de luchtvracht aanzienlijk toenam. Dit leidde tot één van de unieke *selling-points* van Schiphol, want vracht speelt lang niet op alle Europese luchthavens zo'n grote rol. Het resultaat was, dat de invloed van Schiphol meer en meer toenam; de Schiphol zone groeide door en dit leidde tot extra vestigingen. "SADC had in 2005 zo'n 112 hectare aan gebiedsontwikkeling onder haar hoede", zo illustreert Peter Joustra de situatie. "In die tijd vestigden honderden bedrijven zich in de Schipholzone, waaronder veel uit de Verenigde Staten en Japan. Dit alles versterkte de regionale-samenwerking tussen partijen."

Verbindingen

Medio 2000 is de overgang van 'mainport naar metropool' een feit. Schiphol en de ontwikkeling van de Schipholzone zijn volgens Peter Joustra in grote mate verbonden met de economische fundamente van de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Zo zorgde de AirportCity er indirect voor dat de MRA zich ontwikkelde als 'landingsplaats' voor internationaal georiënteerde zakelijke dienstverlening. De luchtvracht, waar op Schiphol ten opzichte van andere luchthavens veel belang bij is, veroorzaakte de logistieke 'ring' rond de luchthaven: de 1e, 2e en 3e linie, die in het teken staan van cargo. Economische pijlers van de MRA zijn in de eerste plaats zakelijke dienstverlening (Zuid(as), binnenstad en Amsterdam Zuidoost) en logistiek (Seaport, Airport en Greenport). Peter Joustra neemt 'logistiek' even als voorbeeld, wanneer hij verder uitwijdt over de MRA. Logistiek zit volgens hem namelijk 'in de genen van de MRA'. Wanneer je terugblikkt naar de aller vroegste transportgeschiedenis, ten tijde van scheepvaart ('Seaport' en VOC), blijkt dat de MRA beschikt over meer dan vierhonderd jaar logistieke expertise, wat uiteindelijk leidde tot meer en meer vestigingen van logistieke spelers. In 2011 waren er meer dan tweehonderd logistieke dienstverleners gevestigd in de MRA en ook beschikt de regio over een 'Dataport', naast de 'Seaport, Airport en Greenport'. Schiphol is vandaag de dag de derde cargo hub in Europa, met 313 bestemmingen. Per jaar vervoert de luchthaven

1,5 miljoen ton vracht, wat leidt tot 60.000 directe banen in de Schipholzone. Niet voor niets werd de luchthaven 2012 gekozen tot beste European Airport en won het de Air Cargo Excellence Award.

Clusters en corridors

Wat je ziet, zo verduidelijkt Peter Joustra, is dat er in de loop van de tijd steeds meer verbindingen ontstaan tussen verschillende economische clusters, en verschillende gebieden. "Dit leidt tot corridors in de regio." Het cluster 'Trade & logistics' is daarbij de tweede belangrijkste toegevoegde waarde voor de MRA. Concreet: dit cluster zorgt voor 180.000 banen bij 25.000 bedrijven.

De ambitie van de MRA is bovendien een jaarlijkse groei (tot 2015) van toegevoegde waarde van het cluster 'Logistiek', die 5% hoger is dan nationaal gemiddelde. Een ambitie van SADC die hierop aansluit, is om de verbindingen tussen de verschillende gebieden sterker te maken, omdat een toenemende concurrentie van luchthavenregio's en stedelijke regio's dreigt. Het antwoord hierop, volgens Joustra, is de 'metropolitane strategie'.

Ontwikkelingen SADC

En waar staat SADC nu? Over de huidige ontwikkelingen, weet Peter Joustra te vertellen dat deze zich onder meer richten op verdergaande regionale integratie. "Vroeger was de ontwikkeling van werklocaties heel luchthaven-gerelateerd, nu gaat het steeds meer om die verbinding met de regio. Tegelijk betekent de toegenomen concurrentie tussen Europese airport-regions en city-regions dat we meer moeten bieden dan een locatie: het integreren van luchthaven en regio in een 'seamless' metropolis. Want, het gaat om meer en het wordt complexer", aldus Joustra. Dus, is het werkgebied van SADC opgeschaald naar de MRA, wordt verbinding gelegd met andere sterke regio's (Brainport, Port of Rotterdam), en wordt gewerkt aan het clusteren van activiteiten op een variëteit aan vestigingsmilieus (waar Sjoerd Feenstra later deze middag meer over zal uitweiden). Ook kijkt SADC naar het verbeteren van interne bereikbaarheid binnen de regio, de ontwikkeling van 'software' die logistieke processen versoepelt en nieuwe coalities rond de integratie van luchthaven en regio.

Vanaf 2010 ligt de focus op het tot stand brengen

van een polycentrisch netwerk. Naar de tweede quantum leap, ofwel de 'Global City Hub'. Deze opschaling naar de MRA heeft gezorgd voor een wirwar van partijen die hier actief zijn. Er zijn de huidige 'formele' arrangementen, waaronder het Bestuursforum Schiphol (valt onder Publiek-Publieke Partnerships) en de Publiek-Private Partnerships, SADC en AAA. Maar, volstaat dat huidige Bestuursforum nog wel?, vraagt Joustra zich af, of is in de (nabije) toekomst de overgang naar de Amsterdam Economic Board noodzakelijk? Deze discussie is logisch volgens Joustra, gezien de ontwikkeling van de airport-regio.

En wat betreft de nieuwe regionale arrangementen? Denk aan Ask, Mash, Plabeka, Amsterdam Connecting Trade (ACT), Amsterdam Logistics Board, Smash... Er lopen momenteel veel projecten op dit gebied. En dat is goed, want juist die samenwerking tussen wetenschap, bedrijfsleven en de markt, de 'Triple Helix', is hard nodig om iets te bereiken, meent Peter Joustra.

Zeker gezien de ambitie van de MRA, die uiteindelijk de voorkeurslocatie wil zijn voor logistieke investeerders en de 'smart hub' in 'global trade lanes'.

Belangrijke projecten en digitalisering

Peter Joustra geeft vervolgens een toelichting op een aantal van de eerder genoemde lopende projecten... Denk aan Amsterdam Connecting Trade (ACT), een initiatief van de Provincie Noord-Holland, Gemeente Haarlemmermeer, Schiphol Group en SADC. Dit is een uniek programma voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de 'Logistieke Westas' van de MRA en tegelijk de corridor tussen Greenport Aalsmeer, luchthaven Schiphol en Haven Amsterdam. De focus van ACT ligt op de ontwikkeling van dit gebied als Europese toplocatie voor logistieke en aanverwante bedrijvigheid. De totale investering van dit project bedraagt circa 2 miljard. De ambitie? De ontwikkeling van Europa's meest innovatieve logistieke hub.

Een belangrijk project hierbinnen is HST Cargo Schiphol, een toekomstige hogesnelheidsvrachttrein als alternatief voor luchtvracht en wegtransport van express goederen, bloemen and 'perishables' naar verschillende economische centra en logistieke hubs in Europa. De investering in HST Cargo bedraagt circa 700 miljoen.

Seamless Connections is eveneens een goed voorbeeld van een programma dat bijdraagt aan het sterker maken van de regio op logistiek gebied. Dit programma heeft als motto 'versnellen, verbinden en versterken' en zet in op het steeds sneller (en veiliger) maken van afhandeling van vrachtstromen op de knooppunten, met name door het verbeteren van digitale informatie-uitwisseling tussen partijen (de 'software'). Daarbij legt Seamless Connections de verbinding tussen de drie belangrijkste logistieke platforms in de MRA, de eerder genoemde Airport, Greenport en Seaport, en haakt aan op en initieert projecten die de bestaande logistieke ketens en infrastructuur versterken (via 'modal shift' en combinatie van ladingstromen).

Digitalisering levert mogelijkheden op, zo stelt Joustra. Als voorbeeld noemt hij Air-Link, een project dat een deel van alle cargo en aanverwante handelingen op de luchthaven digitaliseert en ontdoet van papierwerk. Digitalisering zorgt er bovendien voor dat sommige bedrijven helemaal niet meer zo gebonden zijn aan de luchthaven en zich ook best op iets grotere afstand kunnen bevinden, zonder dat de werkzaamheden of de kwaliteit eronder lijden. Dat heeft weer gevolgen voor het vestigen in de regio. Behalve mogelijkheden brengt digitalisering ook risico's en valkuilen met zich mee. Dus voordat we zover zijn, zal er nog veel moeten worden uitgezocht. "Dit soort projecten heeft niet zo'n grote fysieke weerslag en heeft een behoorlijke investering nodig, zowel in tijd als in geld, maar het is belangrijk om toch door te zetten. Dit, om de logistieke voorsprong van de regio te behouden."

Concluderend zegt Peter Joustra: "Je ziet, kortom, bewegingen in de regio. Van 'mainport' naar 'Airport City' naar 'Luchthaven metropool'. Dat laatste model, de Global City Hub, houdt in dat we stad en luchthaven steeds meer als één geheel zullen gaan zien, als één beweging." En dat is goed, zo denkt hij, want "die internationale koppositie vereist een integratie van luchthaven, stad en regio."

Concurrentie?

Een eerste vraag uit het publiek volgt op het verhaal van Peter Joustra: 'Het is duidelijk dat we trots mogen zijn op Schiphol. Maar er zijn ongetwijfeld ook andere luchthavens en regio's die het goed of zelfs beter doen. Welke luchthavens concurreren

met Schiphol?’ Peter Joustra antwoordt in eerste instantie met een voorbeeld van een situatie, waarbij de Franse luchthaven Charles de Gaulle kort na een presentatie van ACT aldaar een en ander in eigen planvorming had gekopieerd. Conclusie: we lopen voor en zijn aansprekend. De vraagsteller neemt daarmee geen genoegen, want het is immers geen antwoord op de vraag. Waar zit de concurrentie? “In Frankfurt bijvoorbeeld, zijn ze bezig met ‘incubators’ gebouwen waarin verschillende bedrijven en disciplines gevestigd zijn met als doel bedrijven verder te helpen. Wij willen dit ook.”

←

JE ZIET, KORTOM,
BEWEGINGEN IN
DE REGIO. VAN
‘MAINPORT’ NAAR
‘AIRPORT CITY’
NAAR ‘LUCHTHAVEN
METROPOOL’. DAT
LAATSTE MODEL, DE
GLOBAL CITY HUB,
HOUDT IN DAT WE
STAD EN LUCHTHAVEN
STEEDS MEER ALS
ÉÉN GEHEEL ZULLEN
GAAN ZIEN, ALS ÉÉN
BEWEGING.

Peter Joustra

→ **Sjoerd Feenstra**
directeur stedenbouwkundig bureau
Urhahn Urban Design

→ **Urhahn Urban Design**

Sjoerd Feenstra is directeur van Urhahn Urban Design en de tweede spreker van vandaag. Urhahn Urban Design is een stedenbouwkundig bureau dat zich richt op 'alles wat te maken heeft met gebiedsontwikkeling.' Na het afronden van een studie geografie in Groningen is Sjoerd Feenstra zich via zijwegen steeds meer gaan bezighouden met ontwerpen en stedenbouw. Hij begon vervolgens bij Urhahn als stagiair, bleef hangen, deed het goed en werd uiteindelijk directeur. Onlangs bracht het bureau een boek uit, getiteld 'De spontane stad', waarin het gaat over initiatieven van mensen, bewoners en ondernemers, op het vlak van stedenbouw. In plaats van enkele grote spelers die beslissen, zoals het natuurlijk in het echt vaak gaat. "Dat proberen wij in de praktijk te brengen", zo omschrijft Sjoerd Feenstra de missie van Urhahn.

Urhahn Urban Design heeft een ontwikkelingsstrategie gemaakt voor de verschillende werkmilieus in de Schipholzone. Die strategie gaat erover, hoe je met bestaande en nieuw te programmeren werklocaties een toegevoegde waarde kunt creëren. "Het interessante aan deze regio", zo vindt Feenstra, is dat je aan de ene kant internationaal aan het schakelen bent, en tegelijk met wijken in de buurt. Een boeiend contrast."

Sjoerd Feenstra begint zijn presentatie met een kleine 'Vrijdagmiddagquiz'; hoe goed is de kennis van het gebied eigenlijk? Aan de hand van filmpjes moet men raden welk gebied van Schipholzone er te zien is. De gelukkige winnaars krijgen allemaal een 'seed bom'. Speciaal om langs de weg, in de berm te gooien, waarna er bloemzaadjes vrijkomen, die zorgen voor een spontane fleurige toevoeging aan het gebied. Een toepasselijk cadeau...

Ontwikkelingsstrategie werkmilieus Schiphol

In opdracht van het Bestuursforum Schiphol heeft Urhahn Urban Design een 'Ontwikkelingsstrategie voor werkmilieus' geschreven. Deze ontwikkelingsstrategie gaat over de regio Schiphol. De vraag rijst hier, welk gebied er nu eigenlijk wordt gerekend onder die 'Schipholzone'. Want, dit is natuurlijk een

nogal breed begrip. Als je stelt dat 'ieder gebied dat profiteert van de nabijheid van Schiphol' valt onder de 'Schipholzone', dan zou je kunnen zeggen dat Eindhoven hier ook bij hoort, net zoals de gehele biotechnische industrie en zelfs Japanstalige gidsen die toeristen rondleiden in Amsterdam centrum. De invloed van Schiphol is natuurlijk vele malen groter dan de gemeente Schiphol/Haarlemmermeer. Om toch een uitsnede te kunnen maken en het zo min of meer behapbaar te houden, is er afgesproken dat – in ieder geval wat gebiedsontwikkeling betreft - de Schipholzone zich beperkt tot alle RESV-locaties, ofwel Schiphol gebonden locaties, die voldoen aan bepaalde criteria.

Het vraagstuk waaraan Urhahn Urban Design zichzelf, voorafgaand aan het creëren van de ontwikkelingsstrategie heeft onderworpen, luidt: 'Hoe kunnen individuele locaties als geheel de regio versterken?' En, daaraan gekoppeld: hoe kunnen de locaties afzonderlijk en met elkaar de vestigingsaantrekkelijkheid van de gebieden vergroten?

Ofwel, hoe versterk je de internationale concurrentiepositie van dit werklandschap?

De ontwikkelingsstrategie voor de werklocaties in de Schipholregio gaat uit van de bestaande werklocaties in die Schipholzone als vertrekpunt. "Het begint met wat er nu is", aldus Sjoerd Feenstra. Mooie plaatjes, dromen en strakke artist impressions zijn leuk, maar alles platgooien en opnieuw beginnen is immers geen optie. "Eén van de essentiële stellingen van de strategie is: probeer zoveel mogelijk kwalitatieve locaties te genereren op basis van wat er nu is."

Paspoorten en staalkaarten

En om dat 'wat er nu is' goed in kaart te kunnen brengen, heeft Urhahn Urban Design voor elk van de twaalf locaties een eigen 'gebiedspaspoort' gemaakt, waarin een scala aan ruimtelijke en programmatische parameters zijn opgenomen. Waaronder een staalkaart, opgebouwd vanuit de individuele locaties, die een overzicht geeft van het gehele werklandschap. Hiermee kunnen SADC, Schiphol Group en de betrokken regionale overheden dwarsverbanden leggen en uitspraken doen over het versterken van het profiel van de locaties afzonderlijk en als geheel. Door dat je weet waar je staat en wat er voorhanden is, kun je beter doelen stellen. De gebiedspaspoorten zijn volgens Sjoerd Feenstra namelijk een goed instru-

ment om de kwaliteiten op lokaal niveau te kunnen definiëren. “Dit geldt als start voor je dromen en ambities. Want die moet je natuurlijk wel hebben. Maar, we moeten de twaalf locaties apart behandelen en daarbij vooral kijken naar kwaliteit. We moeten niet overal de drempel even hoog leggen, maar op basis van de verschillende prijsniveaus de ambities waar maken”, verduidelijkt Sjoerd Feenstra. “Bij het in kaart brengen van de twaalf locaties hebben we ook gekeken waar er, binnen die specifieke locaties zelf, nog ontwikkelruimte zit. Want die is er zeker, ook op bestaande werklocaties. Dit is goed om te weten, voordat je weer een nieuw weiland volbouwt.”

Toekomst

Hoe de werklocaties er nu bij liggen en voor staan, dat is duidelijk. Maar, hoe zit het met de toekomst? Waar willen we naartoe? En hoe gaan we dat bereiken? ‘De wereld is veranderd’, zo stelt Sjoerd Feenstra. Hoe ga je hiermee om?

Als antwoord op deze vraag, heeft Urhahn Urban Design, aan de hand van de locatiepaspoorten en de kansen per gebied, locatieprofielen opgesteld. Hierbij zijn de ambities per werkmilieu opgenomen en is uitgegaan van een kwalitatieve lijn, op basis van de vraag en terughoudend met het aanleggen van nieuwe locaties. “Nieuwe locaties moeten een toegevoegde waarde hebben, anders moet je er niet aan beginnen”, aldus Feenstra. Dit alles is vervolgens vertaald in vier hoofdpogaven; vier thema’s als houvast voor de toekomst. Ten eerste: de opgave ‘interactie’. Dit is nodig. In plaats van vluchtige contacten, moet er worden geïnvesteerd in duurzame (in)formele contacten tussen bedrijven. Deze opgave moet gebiedsspecifiek worden uitgewerkt, omdat de gebieden, nogmaals, zeer van elkaar verschillen. Vervolgens is daar de opgave ‘identiteit’. Met als doelstelling het versterken van het onderscheidend vermogen van de werkmilieus. Hierbij moet worden ingezet op (internationale) vaandel-dragers ter versterking van de concurrentiepositie. De derde opgave is ‘verbinden’. Dat kan ‘materieel’, denk aan ‘internationale *connectivity*’, goede infrastructuur. Maar ook ‘immaterieel’, doormiddel van clusterrelaties en ‘triple helix’ (ofwel het samenbrengen en uitwisselen van kennis en innovatie). Tot slot is er nog de opgave ‘verbreden’. Ofwel: het

ruimer interpreteren van werken rondom de luchthaven. Waarbij ook ruimte moet zijn voor niches, starters en groeibriljanten. Bij werkmilieus gaat het bovendien ook om kwaliteit in de brede zin van het woord.

Het ontwikkelingsperspectief: van de werkmilieus naar het werklandschap

Zoals gezegd, moeten de vier opgaven per gebied worden uitgewerkt. Er is hiervoor een koers uitgezet tot 2020. Belangrijk hierbij is, dat er steeds wordt geschakeld van gebied en locatie naar het geheel, benadrukt Sjoerd Feenstra. “Hoe is het gesteld met de verbindingen van een werklocatie? Hoe zijn de voorzieningen en de integratie? Is er bij bijvoorbeeld verbinding met een nabijgelegen stad of is het bedrijventerrein buiten werktijd compleet afgesloten en uitgestorven?” Een ander belangrijk onderdeel van het ontwikkelingsperspectief is de zogenoemde ‘airside’, ofwel de gebieden die direct aan de landings- en startbanen van Schiphol gelegen zijn. Je kunt dit onderscheid maken, zo zegt Feenstra, simpelweg door goed naar de landkaart van het gebied te kijken. Dan zie je dat er twee assen ontstaan: de ‘Logistieke as’ en de ‘Airport corridor’ (de relatie tussen stad en vliegveld).

Opvallend is, dat de nadruk hier steeds ligt op ‘flexibiliteit’. “De opgaven zijn concreet”, aldus Sjoerd Feenstra. “Daarentegen is het geenszins een vooraf bepaald dichtgetimmerd geheel. Dan blijft er weinig ruimte over voor inspelen op veranderingen binnen bijvoorbeeld het werklandschap en het werkt ambitie tegen. We staan namelijk zeer zeker open voor ideeën van bewoners, ondernemers. Het zou mooi zijn als niet slechts drie grote spelers bepalen hoe het gebied zich uiteindelijk ontwikkelt, maar dat ook betrokkenen, ‘gewone mensen’, een inbreng leveren. (herhaling)”

←

[Vragen]**De discussie komt op gang...**

Een eerste vraag volgt, en wel van Menno van der Veen. 'Wat is de status van de Ontwikkelingsstrategie? Wat is de planning; wordt er al een deel uitgevoerd?', zo wil hij weten. Peter Joustra: "Het plan is bestuurlijk vastgelegd. Maar, let wel: de ontwikkelingsstrategie betekent een richtlijn voor de afzonderlijke terreinen. Deze leggen wij neer, maar vervolgens zal de strategie binnen de terreinen zelf moeten worden opgepakt. Wij spelen als SADC wel een leidende rol hierin. Zo zijn we nu in overleg met verschillende verantwoordelijke partijen van de terreinen, waarbij we gezamenlijk kijken hoe we welke conclusies kunnen trekken uit dit mooie plan van Urhahn en hoe deze verwerkt kunnen worden." Sjoerd Feenstra voegt toe: "De ontwikkelingsstrategie dient zodanig als inspiratiebron. Het is een hulpmiddel om de discussie aan te gaan. Want, je hebt te maken met heel veel partijen, ondernemers en bewoners, die er samen uit zullen moeten komen. Wij willen verleiden, het proces op gang brengen."

Een dame uit het publiek haakt in op de opmerking dat er rekening moet worden gehouden met burgers en ondernemers en dat eigen input gewaardeerd wordt. Het boek dat Urhahn Urban Design onlangs uitbracht, 'De spontane stad', wekt haar interesse: "Want op het moment mogen particuliere eigenaren van bedrijventerreinen rondom Schiphol helemaal niets. Het indelingsbesluit van de luchthaven wordt strenger en strenger en wij eigenaren staan buiten spel", zo stelt ze.

Peter Joustra erkent het strenge indelingsbesluit; ook SADC heeft hier 'last' van. "Ik omarm particulier initiatief. Maar om dit besluit kunnen we niet heen. Niemand kan dat. Dit indelingsbesluit gaat over veiligheid van aanlegroutes. En dat zal een issue blijven, want die veiligheidsvoorschriften en -regels worden nu eenmaal steeds strenger."

'Het zijn mooie, enthousiaste plannen die ik zojuist heb gehoord. Maar hoeveel last hebben jullie van de crisis? En, hoeveel vertraging zullen de projecten hierdoor oplopen?', zo luidt vervolgens een actuele vraag. "Last van de crisis hebben we inderdaad, net als iedereen", aldus Peter Joustra. "Toch zie ik het niet als last. Het betekent namelijk, dat we even

gedwongen pas op de plaats moeten maken. Dat er daardoor tijd is om eens goed na te denken en ons te realiseren hoe het met alle ontwikkelingen staat. Na een financieel gunstige tijd waarin alles in hoog tempo gebeurde, is het uiteindelijk gunstig voor de toekomst dat dit nu even niet meer kan. Want, er zijn wel degelijk nog steeds mogelijkheden. Maar, omdat er minder geld is moeten er keuzes worden gemaakt. Bedrijven denken langer na over investeringen, wat ervoor zorgt dat ideeën beter worden doorzocht. En dat is nu juist wat we willen: dat bedrijven die zich hier vestigen, dat bewust voor langere tijd doen in plaats van vluchtig en tijdelijk, waardoor ze zelf bijdragen aan het gebied. Dat leidt tot een stevigere basis."

Sjoerd Feenstra vult aan, dat de 'crisis' een belangrijke context is voor de ontwikkelingsstrategie van Urhahn Urban Design. Deze gaat immers uit van wat er nu is. "Het gaat niet meer over kwantiteit. De kwaliteit staat veel meer ter discussie. En om die reden vind ik, dat juist in deze tijd initiatieven van anderen, van bewoners, toegejuicht moeten worden."

In het kader van deze 'initiatieven' staat een lokale boer op die graag een pleidooi wil houden voor 'multifunctionele landbouw'. Waar in eerdere gevallen van gebiedsontwikkeling diverse boeren plaats hebben moeten maken, zou landbouw juist als toegevoegde waarde voor de regio moeten worden beschouwd, vindt hij. "Denk aan de factor vestigingsaantrekkelijkheid. Wij leveren als boerderij aan diverse (horeca)bedrijven in de regio. En we merken heel duidelijk, dat mensen het prettig vinden dat ze weten dat deze producten van dichtbij komen. Kortom, ik zou zeggen: geef landbouw een prominentere plek in deze plannen."

Sjoerd Feenstra reageert positief en geeft aan dit idee 'zeker serieus te nemen'. "Ik geloof hierin", zegt hij. "Het past heel goed in onze visie: ga uit van wat je hebt. En maak gebruik van deze dynamiek. Die lokale binding verstrekt dit plan inderdaad, en dus uiteindelijk ook de regio."

'Hoe kan de dialoog op een moderne manier worden gevoerd?', is een volgende vraag. "Jullie geven aan de discussie aan te willen gaan met ondernemers en bewoners. Maar wie kan hieraan meedoen? En hoe? Dat is nu niet bekend."

Peter Joustra: “Het gaat vooral om openstellen, om de houding, van bijvoorbeeld een bedrijf als SADC. Wij moeten ons, net als andere betrokkenen, openstellen naar buiten. We moeten luisteren, de discussie opzoeken en het gesprek aangaan. Dat begint bij die open houding. Met welke middelen we vervolgens in discussie gaan, dat zien we dan. Middelen zijn er vandaag de dag genoeg.” Als voorbeeld noemt Joustra de samenwerking met de Universiteit Wageningen. Studenten van deze universiteit hebben eerder dit jaar onderzoek gedaan naar manieren om de overlast van ganzen in de regio te verminderen, dit in samenwerking met boeren en de overheid. Er is toen op verschillende plekken olifantengras geplant. Gansen houden niet van dit hoge gras en zullen hierdoor een andere leefomgeving kiezen. Het gras kan dus bijdragen aan het vergroten van de vliegveiligheid. “Vijf jaar geleden hadden we niet kunnen denken dat we samen zouden werken met een universiteit en meer open zouden staan voor een dergelijk afstudeeronderzoek. Maar als zoiets dan blijkt te werken, zie je direct wat een open houding naar buiten op kan leveren.”

Sjoerd Feenstra reageert op zijn mede-spreker en geeft hem direct een klein advies: “Dit is een heel mooi gegeven. Ga hier mee de boer op! Zoek eigenaren en gebruikers op en geef ook de ruimte aan nieuwe, grensoverleggende initiatieven. En, zie dit als kans voor SADC!”

Over naar een ‘blinde vlek’, zoals een heer uit het publiek het noemt. Hij mist het onderdeel ‘leegstand’. “Neem de Beukenhorst, daar is de leegstand vijfendertig procent”, zo benoemt hij. “Dat is toch ook wel een punt.” Is het misschien te ‘pijnlijk’ om aan te kaarten, wil hij weten. “Het is inderdaad de werkelijkheid”, zegt Peter Joustra. “En in de ontwikkelingsstrategie voor de werklocaties wel degelijk rekening is gehouden met leegstand. Feit is, dat veel eigenaren van bedrijventerreinen geen moeite hebben met de leegstand. Hoe ga je dan om met die leegstand? Ook hier zullen we de dialoog moeten opzoeken. Om een manier te vinden om toch die beleggers, die eigenaren te betrekken.”

“Wordt er al nagedacht over de mogelijkheid om een fonds in te richten voor de werklocaties waar het minder goed gaat, gefinancierd vanuit de locaties waar het fantastisch loopt?”, is hierop een reactie

uit het publiek. “Nee, er zijn nog geen plannen op dit vlak”, antwoordt Sjoerd Feenstra. “Maar dit zijn inderdaad interessante discussies. Dit soort ideeën komen dus op tafel wanneer je de dialoog aangaat.” Wat ook nog wordt gemist in dit verder complete verhaal, is ‘het onderwijs’. Maar er is al wel ‘veel onderwijs in de regio”, reageert Peter Joustra. “Zaak is ook hier, dat er contact wordt gezocht. Hoe kun je markt, kennis en overheid in contact brengen zodat er meer projecten en initiatieven zoals het olifantengras ontstaan...”

Spread the word

Afsluitend is het woord dan nog aan Peter Joustra, die zich richt op de betrokkenen in de zaal: “Het is van belang dat we nu gaan bekijken, hoe we de koppeling kunnen maken tussen alles wat er op en rond de luchthaven gebeurt, bijvoorbeeld op het gebied van innovatie, en de regio. Kortom: hoe gaan we die stap verder komen?

Een belangrijk instrument hiervoor, is het experiment. Geef het experiment de ruimte, dan kunnen nieuwe ideeën ontstaan. Dus, mensen: spread the word en klop bij ons aan met uw ideeën!”

←

AUDITORIUM
SCHIPHOL GROUP

LUCHTHAVENSYMPOSIUM

NOVEMBER 2012

**BEWEGINGEN
ROND DE
LUCHTHAVEN**
→ DE ONTWIKKELING
VAN SCHIPHOL
TOT
AIRPORTCITY



→ **Op vrijdagmiddag 2 november vond de derde lezing in de vijfdelige reeks 'Bewegingen rond de luchthaven' plaats, in het auditorium van de Schiphol Group. Hoewel het vijf autonome lezingen betreft, bleek wederom dat de samenhang onderling toch zeker aanwezig is. Waar eerder werd gesproken over 'beweging en reizigers' en 'beweging en vracht', ging het dit keer over beweging met betrekking tot de luchthaven zelf. Maurits Schaafsma, senior planoloog Schiphol Group, en Jasper Daams, general manager strategy & performance LVNL, presenteerden hierbij hun visie met betrekking tot het thema van deze lezing: De ontwikkeling van Schiphol tot *Airport City*. Moderator Menno van der Veen leidde het geheel in goede banen. Maurits Schaafsma deed na zijn studie planologie ervaring op bij de Provincie Noord-Holland. Als senior planoloog voor de Schiphol Group, houdt hij zich bezig met zowel architectuur en stedenbouw als de ontwikkeling hiervan. "Ik bekijk Schiphol niet zozeer als luchthaven, maar als een stad", zo zegt hij. "Architectuur, stedenbouw en vervoer liggen hier zo dicht bij elkaar. Dat maakt het voor mij zo interessant."**

→ **Maurits Schaafsma**
senior planoloog Schiphol Group

→ Maurits Schaafsma zal vanmiddag vertellen over de relatie tussen luchthaven en stad en hoe die elkaar beïnvloeden en haalt als actueel voorbeeld een gesprek aan dat hij onlangs voerde met vertegenwoordigers van Incheon Airport. Dit is een nieuwe luchthaven in Noord-Korea, in zee, dicht bij Seoul. "De bedoeling is, dat deze luchthaven in een hoog tempo in drie fasen groeit tot een capaciteit van 100 miljard passagiers per jaar. Wat laat zien, dat het in Azië er heel anders aan toe gaat dan in Europa. Hier is het lastig om een vliegveld uit te breiden; Londen probeert dit al jaren met Heathrow, in Berlijn blijkt het ook lastig. Beijing daarentegen, groeit in rap tempo en is volgend jaar 's werelds grootste luchthaven. Incheon Airport is nu al groter dan Schiphol. Er wordt een complete '*Airport City*' gecreëerd, met winkels, horeca, ontspanningsmogelijkheden, en een aangrenzend ecologisch gebied. Dit alles als onderdeel van een nieuwe 'free economic zone', een nieuw economisch gebied dat bedrijven moet aantrekken. Vanuit dit doel worden er twee nieuwe steden in de nabijheid van Incheon Airport gebouwd: Sangdo, dat met 250.000 inwoners vooral gericht is op biotechnologie en technologie, en Cheongna, een iets kleinere stad waar het vooral draait om 'leisure', vertelt Maurits Schaafsma. "Dit is een heel duidelijk voorbeeld van hoe een luchthaven een nieuw soort stad creëert. Zoals John Kasarda al eerder omschreef in zijn definitie van de *Aerotropolis*; hoe er een nieuwe kern wordt ontwikkeld. Hoe een vliegveld niet alleen de stad aantrekkelijker maakt, maar eigenlijk, los hiervan, zelf een complete stad wordt: een *Airport City*."

Vanuit historisch perspectief

Bij de ontwikkeling van steden, is een luchthaven van groot belang. Toch gaat het niet alleen om de luchthaven zelf; de economische impact hangt samen met de omvang van het (intercontinentale) netwerk van het vliegveld. Vandaag de dag kun je dan ook geen grote moderne stad zijn zonder luchthaven, zo stelt Maurits Schaafsma. Oorzaak hiervan is deels globalisatie. Aanvankelijk was luchtvaart niets meer dan een manier van transport. Rond de jaren '80 gingen vliegvelden steeds meer onderdeel uitmaken van de infrastructuur van de gehele stad. In de jaren '90 ging de logistiek zich meer ontwikkelen, waarna rond 2000 de *Airport City* vorm kreeg. Anno nu zijn we dan aangekomen bij vraagstukken op het gebied van regionale integratie en duurzaamheid.

Toen de luchthaven Schiphol in 1967 werd geopend, bleek direct dat deze een groot voordeel heeft ten opzichte van andere Europese luchthavens. De locatie, ligging, is wat betreft ruimtelijke mogelijkheden heel gunstig, aldus Maurits Schaafsma.

In 1989 begon men met het vergroten van de capaciteit van de luchthaven, met onder meer de nieuwe terminal west, nieuwe vrachtgebieden zuid en zuidoost, een verhoogd wegenstelsel voor passagiers en een centrale zone met commerciële gebouwen. Maurits Schaafsma: "Dat laatste was in feite al een eerste opzet voor de latere ontwikkelingen die leidden tot *Airport City*. Echter nog zonder een duidelijk idee voor welke markt. Maar, één ding was wel duidelijk: er waren handige ruimtelijke mogelijkheden waarvan men gebruik wilde maken." En zo geschiedde. Tot op de dag van vandaag heeft Schiphol Airport nog dezelfde ruimtelijke uitgangspunten van het oorspronkelijke 'masterplan'. "Op tijd hoofdlijnen uitzetten voor de langere termijn is een voorwaarde voor succes", denkt Schaafsma. "Hoewel het feit dat Schiphol nu jaarlijks 48,9 miljoen passagiers vervoert, in de jaren '80 onvoorstelbaar leek, heeft de luchthaven nooit het doel gehad om de grootste van Europa te zijn. Nog steeds niet. Dat zou niet strategisch zijn. Veel belangrijker dan de grootte zijn de 313 bestemmingen waar Schiphol op vliegt. Want dat maakt Schiphol een belangrijke hub (luchthaven waar passagiers overstappen op andere vluchten, zo mogelijk van dezelfde maatschappij)."

Schiphol-Zuid heeft bovendien de ideale lay-out voor vrachtvervoer. In de eerste linie, direct aan het

vliegveld, bevinden zich de vrachtterminals, waar de afhandelaren zitten. In de tweede linie hebben zich de bedrijven gevestigd die direct toeleveren, waaronder de expediteurs. "De kracht van Schiphol is dat deze twee linies zich altijd goed hebben kunnen ontwikkelen."

Schiphol Zuidoost werd in het leven geroepen toen Schiphol-Zuid vol was, wat al snel het geval was. Cargo World heeft een huidige capaciteit van 750.000 ton vracht per jaar (fase 1). En toekomstige groei is hier mogelijk; in fase 2 kan de capaciteit worden opgerekt tot 2,25 miljoen ton vracht per jaar. Op één van de foto's die Maurits Schaafsma laat zien ter illustratie, tekent zich een leeg gebied af. Dit is gereserveerd voor de een nieuwe baan: de parallelle Kaagbaan, verduidelijkt Maurits Schaafsma.

Schiphol Area Development

Sinds 1988 gaat het mainport beleid niet meer alleen over de luchthaven, maar ook over de omgeving. Schiphol heeft zich logistiek goed ontwikkeld in deze tijd, waarin zich tegelijk veel Chinese en Amerikaanse bedrijven in Schiphol-regio vestigden. Toen ontstonden ook de economische clusters: 'creative', 'flowers & food', 'logistics & trade', 'IT', 'tourism & conferences', 'life sciences', 'financial & business services'. "Het gaat om de verbinding van die clusters. Juist om de verwevenheid van logistiek en andere economische activiteiten - die een relatie met logistiek hebben - te stimuleren. Schiphol is hiervan een goed voorbeeld. Denk aan de A4 zone West; het voordeel hiervan is, dat hier ook een hogesnelheidslijn zou kunnen worden aangesloten. Dat is wel een plan voor de toekomst, maar dit wordt dan intermodaal bereikbaar gebied."

Ontwikkeling Airport City

Het werd net al even aangekaart: vanaf Schiphol wordt op relatief veel bestemmingen gevlogen, zo'n 313. De reden waarom KLM een veel groter aanbod biedt dan de regio feitelijk kan dragen, zo verduidelijkt Schaafsma, is dat veel internationale passagiers Schiphol kiezen om over te stappen. Schiphol staat namelijk bekend als een fijne luchthaven. Maurits Schaafsma: "De uitbreiding van de voorzieningen en mogelijkheden van de luchthaven, hebben het mogelijk gemaakt dat Schiphol zich heeft kunnen ontwikkelen tot *Airport City*. Schiphol heeft

zelfs een waar stadsplein voor de deur. Het concept van architect Jan Benthem is uniek. De landscaping van landschapsarchitect Adriaan Geuze speelt ook mee in de beleving.”

Wat ook belangrijk is voor de *Airport City* is de ontwikkeling van ‘real estate’, vervolgt Maurits Schaafsma. “Er wordt wel eens gezegd dat het bedrijvenpark rondom Schiphol zo grijs en grauw is. Maar dat is bewust gedaan. Er is gekozen voor een achtergrond van eenduidige kleuren en vormen, om het rustig en overzichtelijk te houden. Reizen is al stressvol genoeg. En Schiphol is er primair voor de reizigers.”

Real estate

Als onderdeel van de *Airport City* bouwden veel bedrijven een vestiging nabij de luchthaven. Niet zonder succes. Dat is kenmerkend voor weer een nieuwe ontwikkeling: die van luchthaven als ‘ontmoetingscentrum’. “Wat je nu ziet is dat het WTC, het Sheridan en CitizenM hotel nu echte toplocaties zijn. Dat hadden we destijds niet gedacht”, zegt Schaafsma. De reden? Dat is de locatie, zo dicht bij de luchthaven, die van alle gemakken en voorzieningen is voorzien, van restaurants tot hotels tot vergaderruimtes. In de nabije toekomst staat de bouw van een nieuw Hilton Hotel op de planning, met directe aansluiting op de airport; een investering van Schiphol Real Estate. Schiphol is een internationale ontmoetingsplek en daardoor enorm efficiënt; je vliegt in, woont een meeting bij en stapt weer op het vliegtuig. Je ziet hierin ook ‘het nieuwe werken’ terug. Neem als voorbeeld The Outlook, het prachtige kantoorgebouw van Microsoft. Deze locatie, voorzien van een mooi atrium, wordt inmiddels gebruikt als ontmoetingsplek voor het eigen personeel, dat overal ter wereld zit.”

Bedrijven die niet direct in het centrum van Schiphol hoeven te zitten, maar wel profiteren van de nabijheid van de luchthaven, zijn veelal gevestigd in Schiphol-Oost. Denk aan Tristar of het hoofdkantoor van Transavia. In 2011 is hier een nieuwe terminal geopend, de GA terminal, speciaal voor privévluchten. ‘Uniek sellingpoint’ is hier de ‘sumum lounge’, waar bedrijven kantoordelen kunnen huren voor discrete meetings. Ook is er een hotel en is er in de oude verkeerstoren een restaurant gevestigd.

Uitdagingen

Nu we zijn waar we zijn, zijn er ook weer nieuwe uitdagingen. “Ten eerste: wat wordt de volgende groeistap van de luchthaven? Het streven is om in 2025 anderhalf keer zoveel passagiers te vervoeren. Hoe gaan we dit doen?”, vraagt Maurits Schaafsma zich af. Een tweede uitdaging is een nieuw centraal security concept, aan de hand van het Aldes-akkoord. Daarnaast heeft Schiphol te maken met het vraagstuk ‘capaciteit en omgeving’ en natuurlijk met het vraagstuk ‘duurzaamheid’, ondergebracht in het project TheGrounds. Ook op gebied van synergie airport zullen nieuwe ontwikkelingen volgen, denk aan concurrentie tussen luchthavens en regionale concurrentie. Dit moet uiteindelijk allemaal vorm gaan krijgen.

Hier liggen zeker kansen, zo weet Maurits Schaafsma. Onder meer in de vorm van een economisch kerngebied voor de metropoolregio en voor een optimale ontwikkeling van het netwerk, wat ten goede komt van de Zuidas.

“Hoe ziet de stad van morgen eruit?”, zo vraagt Maurits Schaafsma zich af. “Toch heel anders dan nu. Daar moeten we op inspelen. Mijn conclusie is dan ook, dat de luchthaven een concurrentiefactor is voor de metropoolregio. Daarbij is het de uitdaging om de synergie van de regio en de luchthaven versterken.”

Vragen voor Maurits Schaafsma

‘U noemde het streven om in 2025 anderhalf keer zoveel bezoekers te vervoeren. Zijn dit nieuwe unieke bezoekers of mensen die vaker gaan vliegen’, vraagt iemand uit de zaal. “Dit getal is een grove inschatting. Het dient meer als houvast om een dergelijke prognose te kunnen maken. Wanneer de luchthaven groeit, zullen daar zeker wat nieuwe bezoekers tussen zitten. Maar het is niet zoals in Azië, waar heel veel mensen nu nog niet vliegen. Dus het zal ook gaan om mensen die vaker gaan vliegen.”

Een tweede vraag gaat over de plannen voor de parallelle Kaagbaan. “U liet eerder een foto zien waarin een gebied is gereserveerd voor de parallelle Kaagbaan. Maar op geen van de latere foto’s en illustraties horend bij de toekomstplannen, was die reservering vervolgens te zien. Hoe reëel is die parallelle Kaagbaan?”

Maurits Schaafsma: “Nu is het nog niet echt nodig. Het zou eventueel echt iets voor de langere termijn zijn. De toekomstplannen waar ik het over heb gehad, gaan tot ongeveer 2020, 2025. Dan zal de parallelle Kaagbaan er nog niet zijn.”

Dan volgt een vraag over leegstand van bedrijfspanden op Schiphol. Hoe staat het daarmee? “Met Schiphol-Centrum en de Zuidas gaat het goed. Daar zit alles zo goed als vol. Kortom, de toplocaties doen het goed. Schiphol-Rijk en Beukenhorst kennen daarentegen vrij veel leegstand. Sowieso is het momenteel niet al te best gesteld met de vastgoedmarkt, dat uit zich ook hier. Je ziet hier dat vooral de minder goed aangesloten gebieden het lastig hebben.”

Maar wat doet 30 procent leegstand met de besluitvorming? Dat is de laatste, aanvullende vraag aan Maurits Schaafsma. “In tegenstelling tot een jaar of tien geleden, waar er een enorme bouwontwikkeling was, zullen we nu meer maatwerk moeten leveren. Kijken hoe deze gebouwen te kunnen vullen, soms wellicht besluiten iets te slopen. We moeten deze periode van leegstand gebruiken om de kwaliteit van de wat problematische gebieden te verbeteren. En hoe, dat moeten we per gebied bekijken”, besluit Maurits Schaafsma.

←

HOE ZIET DE STAD VAN
MORGEN ERUIT? TOCH
HEEL ANDERS DAN
NU. DAAR MOETEN
WE OP INSPELEN.
MIJN CONCLUSIE IS
DAN OOK, DAT DE
LUCHTHAVEN EEN
CONCURRENTIEFACTOR
IS VOOR DE
METROPOOLREGIO.
DAARBIJ IS HET DE
UITDAGING OM DE
SYNERGIE VAN DE REGIO
EN DE LUCHTHAVEN
VERSTERKEN.

Maurits Schaafsma

→ **Jasper Daams**
general manager strategy & performance LVNL

→ Dan is het de beurt aan Jasper Daams, general manager strategy & performance Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). Jasper Daams studeerde eerst Toegepaste Wiskunde in Twente en vervolgens is hij gepromoveerd op een bestuurskundig onderwerp bij de TU Delft. Zelf omschrijft hij, met een glimlach weliswaar, zijn functie 'oneerbiedig' als 'hoofd onopgeloste problemen'. In de dagelijkse praktijk heeft Jasper Daams veel contact met stakeholders, denk aan KLM, omwonenden, de gemeente, rijksoverheid; de LVNL probeert haar dienstverlening optimaal af te stemmen op wat zij willen. Dan blijkt keer op keer, dat iedereen in zijn eigen realiteit leeft en dat dit soms botst. "De meningen van de verschillende stakeholders zijn stuk voor stuk waar en legitiem. Alleen passen ze niet altijd op elkaar. Daarvoor moeten de verschillende realiteiten op elkaar worden afgestemd. Kortom, je hebt elkaar dus nodig om verder te kunnen komen", aldus Jasper Daams, die hiermee alvast even vooruitblijkt op hetgeen waarover hij later meer zal vertellen: zijn onderzoek naar besluitvorming, of beter gezegd vastgelopen besluitvormingsprocessen, waarop hij promoveerde.

Wat doet de LVNL?

Jasper Daams begint met een kort 'college' over de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). Wat doet de LVNL nu precies? Ter illustratie volgt een animatie van een versnelde registratie van al het vliegverkeer van en naar Schiphol, met als tweede laag al het Europese vliegverkeer in dit gebied. "De kern van ons werk is om al dat vliegverkeer te laten landen op en vertrekken vanaf Schiphol", zo vat Jasper Daams zijn werk in een notendop samen. "Hoewel Nederland een klein land is en Schiphol niet het grootste vliegveld van Europa, is Schiphol toch een grote speler. En wel, doordat het fungeert als grote 'hub'; veel passagiers van internationale vluchten stappen hier over, ofwel na een meeting ofwel direct." Jasper Daams laat, door middel van een andere illustratie, het gebruik van de start- en landingsbanen zien, zes in het totaal. "De meest gangbare combinatie is die van de Kaagbaan en de Polderbaan", vertelt Daams. Afhankelijk van het weer en de windrichting fungeert de ene als landingsbaan en de ander als startbaan.

De centrale verkeerstoren, die zich bevindt op Schiphol-Centrum, is doorgaans met twee verkeersleiders, twee 'ground controllers' en een aantal start-up controllers druk bemand. Vanaf deze verkeerstoren kan de luchtverkeersleiding echter maar een deel van de luchthaven en banen overzien, vandaar dat het meeste vliegverkeer wordt afgehandeld op Schiphol-Oost, op basis van radars. "Hierop kan de verkeersleider de hoogte, snelheid en positie van alle vliegtuigen zien. De verkeersleider staat in direct contact met de piloot en geeft instructies, zodat alle vliegtuigen, vanuit dat Europese plaatje (dat als eerste werd vertoond) uiteindelijk keurig in elkaar ritsen en de vliegtuigen in een treintje voor de landings- of startbaan worden opgesteld", verduidelijkt Jasper Daams. "Eigenlijk werken wij dus op een heel ouderwetse manier, namelijk met gebruik van een simpele radioverbinding." Iedere vlieger is daarbij verplicht om te allen tijde een ICAO 1:500.000 kaart met de indeling van het luchtruim, bij zich te hebben, vervolgt Jasper Daams. En die indeling van het luchtruim, blijkt min of meer hetzelfde probleem te hebben als de indeling op de grond. "Het luchtruim bestaat uit een wirwar van luchtruimstukjes, allemaal met verschillende regels over waar je wel en niet met welk soort vliegtuig mag vliegen, waar militair oefengebied is, waar parachutespringen is toegestaan. Dit is historisch zo gegroeid, maar inmiddels zeer complex geworden. De eerste stappen tot versimpeling zijn inmiddels gezet, maar dit blijkt toch lastig."

Invloed en kernwaarden LVNL

De kernwaarde van de LVNL is, zo benadrukt Jasper Daams, veiligheid voorop, ofwel: het voorkomen van botsingen. Daarna volgen (continuïteit van) capaciteit, geluidshinder voorkomen en brandstofgebruik (duurzaamheid en kosten). Jasper Daams geeft een aantal voorbeelden: "De LVNL heeft met haar handelen veel invloed op andere instanties, bedrijven en mensen. Voor bijvoorbeeld een bedrijf als KLM is de continuïteit van capaciteit enorm belangrijk. Als wij de beschikbare capaciteit van de landings- en startbanen niet halen, dan betekent dit, dat bepaalde vliegtuigen niet of later zullen opstijgen. Zoiets kost KLM klanten. Daarom moet de LVNL de afgesproken capaciteiten en piekpatronen altijd leveren." In het kader van 'geluidshinder' heeft de LVNL veel

contact met omwonenden. “Een luchthaven brengt nu eenmaal geluidsoverlast met zich mee. Dat kan je niet wegnemen, maar je kunt wel proberen hier zo goed mogelijk mee om te gaan. En sommige omwonenden gaan daarom met ons in overleg, willen die discussie voeren. Er zijn ook mensen die er hoe dan ook tegen zijn.”

Ook met de gemeente Schiphol/Haarlemmermeer wordt regelmatig overlegd. “Ondanks het lawaai, wil de gemeente de woningbouw vermeerderen en graag rondom Schiphol bouwen. Mensen kopen deze huizen, ondanks dat ze zich midden in een vlieggebied bevinden.”

Tot slot heeft het LVNL ook te maken met nationale en Europese regelgeving. “We zijn gezegend met een goede relatie met het ministerie van infrastructuur en milieu. Beleid is daarbij soms ook gewoon nodig om keuzes te kunnen maken.”

Van besluitvorming naar oplossing: deadlocks

Dan is Jasper Daams toegekomen aan zijn promotie-onderzoek, waarvoor hij zich verdiepte in vastgelopen besluitvormingsprocessen, ofwel ‘deadlocks’. Wat is een deadlock? Jasper Daams: “Deadlocks zijn situaties waarbij de ene partij iets wil en de andere niet. Hierdoor ontstaat een botsing. Dit uit zich in het handelen. Helemaal mis gaat het vervolgens, als het gesprek stagneert. Dan heb je een ‘deadlock’.”

Voor zijn onderzoek beperkte Jasper Daams zich tot zijn eigen vakgebied: de luchtvaartsector. Hierbinnen heeft hij vijf cases geëvalueerd, op basis van: interactiepatronen, de rol van externe partijen (zijn deze nodig om het probleem op te lossen of niet?) en de manier waarop beweging ontstaat.

Als voorbeeld neemt Daams de aswolk, ons allen bekend, die in 2011 na het uitbarsten van een IJslandse vulkaan door een ongunstige windrichting het vaste land van Europa bereikte. Jasper Daams: “De regelgeving zei: al het luchtverkeer moet de aswolk vermijden. Want de VAAC-kaart (een kaart van het Vulcanic As Advisory Centre (VAAC) waar in dit soort situaties altijd mee wordt gewerkt) gaf aan dat het onveilig was. Ofwel geen vliegverkeer. Maar, je zag de aswolk niet! Het was schitterend helder weer. En dus zei de LVNL na verloop van tijd: hoe kunnen we op een verantwoorde manier kunnen

weer gaan vliegen? Er was nogal wat mee gemoeid, want geen vliegverkeer kost ontzettend veel geld. Kortom: deadlock.

Zoals in alle gevallen van deadlocks die ik heb bekeken, bleek ook hier dat de communicatie tussen beide partijen sowieso al niet goed was. Ofwel: een deadlock wordt altijd voorafgegaan door een slapende deadlock. Daarbij blijkt uiteindelijk dat de partijen het toch samen moeten oplossen, er samen moeten uitkomen. Hierbij spelen compromissen een hoofdrol. In het geval van de Aswolk werd allereerst het probleem opnieuw gedefinieerd. Wat hierbij helpt, is als de ene partij het probleem herdefinieert en de andere partij de oplossing. Het slimme compromis waarborgde hier vervolgens de kernwaarden van beide partijen. Beide partijen onderkenden uiteindelijk dat het belangrijk was dat het vliegverkeer weer op gang zou komen. Daarbij wilde de Nederlandse minister wel groen licht geven, maar om dit nu alleen te beslissen en de verantwoording te dragen... Die oplossing werd uiteindelijk aangedragen in de vorm van rugdekking van andere partijen, de ‘guide line’. Waardoor één partij niet alleen de verantwoording droeg en geloofwaardiger was, waarna het vliegverbod spoedig werd opgeheven en het probleem was opgelost.”

CDM

Een voorbeeld waarbij partijen in de luchtvaart sector elkaar goed wisten te vinden, is Collaborative Decision Making, ofwel CDM.

Dit is een gezamenlijk initiatief van de LVNL, KLM en Schiphol dat vijf jaar geleden in het leven werd geroepen en waarbij de onderlinge informatiesystemen worden gekoppeld en een gezamenlijke besluitvorming wordt nagestreefd. “In de normale dagelijkse praktijk leidt die gezamenlijke besluitvorming tot optimalisatie van de werkprocessen. In het geval van sneeuw, storm of iets uitzonderlijks als een aswolk, vindt het doorgeven van het estafette-stokje (wat is er aan de hand, wat doen jullie, wat doen wij?) plaats op management niveau. Ook dit is CDM”, legt Jasper Daams uit. Dan, tot slot: “Het koppelen van informatiesystemen is bewerkelijk, maar het levert uiteindelijk wel iets op. We hopen dan ook dat er nog andere partijen zich zullen aansluiten bij CDM, zodat we hier voor iedereen de ‘benefits’ uit kunnen halen.”

[Vragen]

Na dit verhaal van Jasper Daams, is er tijd voor een vragen en opmerkingen uit het publiek. “Mijn hoop was, dat we vandaag meer zouden horen over de nieuwe structuur van het luchtruim boven Schiphol en over de Single European Sky”, zo merkt iemand op. Hoewel dit feitelijk een ander onderwerp is, geeft Jasper Daams kort een reactie: “Er wordt wel gewerkt aan een nieuwe visie voor de luchtvaart. Door onder meer te kijken naar mogelijkheden voor een samenwerking met de militaire luchtvaart, kan het luchtruim beter worden gebruikt. De zuid-oosthoek, die nu vooral wordt gebruikt voor militair (oefen) verkeer kan dan wellicht ook deels worden gebruikt voor civiel verkeer. Een andere optie is grensoverschrijdend vliegen, ofwel, net over de landsgrenzen heen, in België en Duitsland, waar nu weinig of geen vliegverkeer is. De Single European Sky is daarnaast in theorie heel goed. Maar: in de praktijk wil iedereen zijn voordeel eruit halen. En dan loopt het vast.”

‘Ik heb het idee dat de besluitvorming in Nederland toch wat stroperig is. Zo is CDM in München al jaren operationeel en kost het hier veel moeite. Is dit een slecht voorbeeld of is dit inderdaad een structureel probleem?’, zo luidt een volgende vraag.

Jasper Daams: “Ik denk dat dit deels een slecht voorbeeld is. De situatie in Duitsland is gewoon heel anders. Anderzijds is het ook wel een beetje de Nederlandse cultuur. Wij polderen en de-escaleren, in andere landen wordt er gestaakt. Dat zorgt voor actie, maar is ook schadelijk. Wij praten eindeloos door tot we eruit zijn. Dat duurt lang, maar levert ook wel iets op...”

Een volgende vraag aan Jasper Daams: ‘Wat vindt u van de parallelle Kaagbaan? In het verlengde van de ruimte die hiervoor nu is gereserveerd, ligt het dorp waar ik woon. Voorheen was de extra baan bedoeld als punctualiteitsbaan, in verband met tijdsdruk. Maar wat is nu het plan? Is die baan wel nodig?’ Jasper Daams: “Dat hangt af van wat je ermee wilt bereiken. Schiphol heeft in principe banen alle kanten op. Wij kunnen het verkeer afhandelen op parallelle banen. Maar, staat er een zuidwesten wind, dan kan je eigenlijk maar twee banen gebruiken. Sowieso weigeren vliegers met harde wind bepaalde banen, waardoor soms de uurcapaciteit naar beneden moet.

En ja, wil je specifiek deze specifiek vergroten, dan moet je investeren ofwel uitbreiden. Maar, dit probleem, en dus uw vraag, zullen we nu niet kunnen oplossen.”

Maurits Schaafsma sluit zich hierbij aan: “Het gaat erom hoeveel noord-zuid en hoeveel oost-west capaciteit er is. Het kan ooit blijken, dat het nodig is om uit te breiden. Maar hierover kan ik nu niets zinnigs zeggen. Besluitvorming duurt sowieso lang, dus als het gebeurt, zal dit niet heel snel zijn.”

Dan volgt een vraag over de groei van Schiphol: ‘Er wordt altijd maar uitgegaan van groei. Maar stel: een maatschappij stopt met de lijnvluchten naar Madrid? Of de kosten van brandstof stijgen zo enorm dat vliegen vrijwel onbetaalbaar wordt? Wie zegt dat Schiphol nog eindeloos blijft groeien?’

Jasper Daams: “Dat baart mij ook wel zorgen. Wat betreft de grootte van Schiphol: die hoeft niet perse te groeien. Maar het gaat om de hub. En die is kwetsbaar. En dat hangt inderdaad weer af van het vliegverkeer. Het doel moet dus zijn, de hub hoe dan ook in stand te houden.” Maurits Schaafsma voegt toe: “Europa en Madrid zijn momenteel inderdaad geen groeiregio’s. Maar Azië en Noord-Amerika wel. Dat biedt nog mogelijkheden voor de toekomst van Schiphol. En wat betreft de kosten van kerosine; die stijgen inderdaad en is er ook nog geen vervanger voor. Maar die stijgende kosten gelden ook voor het autoverkeer. Of dit echt gevolgen heeft, dat zal moeten blijken. Dat weten we gewoonweg nog niet.”

‘Kijkt u in het *Airport City*-model ook naar andere middelen van transport?’, is dan een vraag voor Maurits Schaafsma. “Jazeker”, zo antwoordt hij. “Bijvoorbeeld op het gebied van het hogesnelheidsnetwerk. Maar hier zijn nog heel wat stappen te nemen voordat we bijvoorbeeld bepaalde Europese vluchten zouden kunnen vervangen door hogesnelheidslijnen, waardoor er andere mogelijkheden ontstaan voor intercontinentale vluchten. Er is immers nu nog maar één hogesnelheidslijn. Het zou daarbij eerder een toevoeging zijn dan een manier om de concurrentie echt tegen te gaan, maar het is zeker een interessant vraagstuk voor de toekomst.”

←

AUDITORIUM
SCHIPHOL GROUP

LUCHTHAVENSYMPOSIUM

OKTOBER 2012

→ **BEWEGINGEN
ROND DE
LUCHTHAVEN**
LOGISTIEK ALS
UNIEK SELLING-
POINT

→ **Op vrijdagmiddag 12 oktober vond de tweede lezing van de reeks 'Bewegingen rond de luchthaven' plaats, die het Podium voor Architectuur Haarlemmermeer in oktober en november 2012 organiseert. Dit keer werd er ingezoomd op de logistieke knooppunt van de luchthaven Schiphol. Waarbij Enno Osinga, Senior Vice President Cargo van de Schiphol Group, met zijn boeiende visie op de ambities, ontwikkelingen en toekomstvisie van de luchthaven, voldoende stof tot nadenken gaf. Robin Audenaert, projectmanager voor Air Cargo Netherlands, ging vervolgens dieper in op een actueel project op de luchthaven, getiteld Airlink, hetgeen uiteraard met diezelfde ontwikkelingen en toekomst te maken heeft.**

→ **Enno Osinga**

senior vice president Cargo Schiphol Group

→ Al ruim dertig jaar maakt luchtvaart deel uit van het dagelijkse leven van Enno Osinga, Senior Vice President Cargo van de Schiphol Group. Na zijn studie aan de University of Bradford, Engeland, ging hij aanvankelijk aan de slag in de chemie. Vervolgens solliciteerde hij bij KLM, waar hij zo'n twintig jaar zou werken. Hij startte als marketing trainee binnen de afdeling Sales Promotion en kreeg uiteindelijk, via de divisies 'Buitenland', 'Cabinepersoneel' en 'Vracht', vooral met logistiek te maken. Hierna werd Enno Osinga algemeen directeur bij DHL Express, waarna hij via omzwervingen hier, bij Schiphol terecht is gekomen. En hij is 'apetrots' op Schiphol. Niet zozeer alleen het bedrijf, maar vooral wat er in zijn totaliteit op en om de luchthaven gebeurt. "Ik heb nooit heel bewust voor de luchtvaart gekozen", zegt Enno Osinga. "Maar ik weet wel: als je er eenmaal in zit, dan kom je er nooit meer uit. Dat wil je niet. Luchtvaart is wereldwijd, multicultureel, logistiek en een stukje ontwikkeling voor Nederland in één. Het is gewoon een gave industrie."

Wat is luchtvracht?

"Wat is nu eigenlijk luchtvracht?", zo steekt Enno Osinga na zijn introductie van wal. "Ik vermoed dat de meeste mensen hier in de zaal wel eens hebben gevlogen als passagier. Wanneer ik u vraag: 'Wie heeft er onlangs gebruikgemaakt van luchtvracht, dan zal uw antwoord waarschijnlijk twijfelachtig zijn. Maar, ik kan u verzekeren, u gebruikt veel vaker luchtvracht dan dat u vliegt als passagier.' Zo is je mobiele telefoon per vliegtuig naar Nederland gekomen en zo zou het aanbod van het bloemenstalletje op Schiphol er zonder luchtvracht al even karig uitzien

als dat van de plaatselijke groenteboer. Een aanzienlijk percentage van de kleding die iedereen dagelijks draagt, is via de lucht gekomen. Net als levende dieren, medicijnen, medische equipment, auto's en onderdelen... Alles komt hier op Schiphol binnen; alles komt hier samen. Er zijn wel experimenten gaande om te kijken of zeevracht een alternatief is voor bijvoorbeeld de bloemen die dagelijks worden overgevlogen vanuit Kenia, Tanzania, Ethiopië. Maar bij de bloemenstal gaat het erom hoe vers de bloemen zijn. Dus een schip is te traag om de bloemen vers genoeg op hun bestemming te laten arriveren. Om diezelfde reden moet het hele proces op een luchthaven snel en betrouwbaar zijn; iedere dag vertraging betekent dat de bloemen er een dag minder lang mooi bij staan. Dat is luchtvracht.

Verschillende manier van vervoer

Luchtvracht is niet nieuw. Al bijna honderd jaar wordt er vracht vervoerd in vliegtuigen. Toch is een speciaal vrachtvliegtuig, ofwel een toestel dat enkel en alleen vracht vervoert, niet de enige manier van luchtvracht. Luchtvracht wordt op veel verschillende manieren gevlogen, benadrukt Enno Osinga: "Veel mensen weten niet dat de helft van de vracht die van en naar Schiphol wordt getransporteerd, zo'n 1,5 miljoen ton per jaar, vervoerd wordt in passagiersvliegtuigen. Stel: een vliegtuig zit helemaal vol met passagiers en al hun baggage. Dan nog steeds kun je er een behoorlijke hoeveelheid vracht toevoegen. Sterker nog; wanneer je die vracht er niet bij stopt, dan vliegt een deel van het vliegtuig leeg. En dat lege deel brengt natuurlijk niets op. Dus dit betekent simpelweg dat een vol vliegtuig zonder vracht minder winstgevend is. Je kunt zelfs stellen, dat grote, intercontinentale vliegtuigen helemaal niet meer winstgevend zijn als er geen vracht in zit."

Een extremere vorm van het combineren van passagiers en vracht, is het combitoestel. Hier stopt het passagiersgedeelte halverwege. Door middel van een tussenschot is daarachter vrachtruimte gereserveerd. Hier kan hogere vracht in; een paard of vliegtuigmotor is namelijk te groot en vooral te hoog voor het bagageruim van een normaal passagiersvliegtuig. Daarnaast heb je inderdaad nog het volledige vrachtvliegtuig. Hier kan de vracht zowel via de zijanten als via de neus naar binnen. Met name die ingang via de neus is erg handig als het een heel grote lading

betreft. In deze volledige vrachtvliegtuigen kunnen hele treinstellen worden vervoerd. Juist bovengenoemde combinatie van de drie verschillende toestellen maakt Schiphol zo krachtig, meent Osinga. "Want zou je als luchthaven alleen passagiersvliegtuigen hebben, dan heb je niet voldoende volume voor vrachtvervoer en ben je voor veel bedrijven als marktplaats niet interessant genoeg om in te investeren. Maar heb je een heel levendige vrachtmarkt, dan wordt het voor alle airlines veel gemakkelijker om die passagiersvliegtuigen te vullen met vracht, waardoor de zaken winstgevend gemaakt kunnen worden", legt hij uit.

Mythe en essentie

Het is belangrijk voor de luchtvaart om de mythe van 'luchtvracht gaat alleen samen met vrachtvliegtuigen' te ontkrachten, zo stelt Enno Osinga: "Nog niet zo lang geleden werd er vanuit de omgeving van Schiphol, denk omwonenden en politiek, regelmatig gezegd: Schiphol moet stoppen met vracht, met die grote, vieze, vervuilende vliegtuigen die veel lawaai maken. Onze reactie was toen: inderdaad, de oude Boeings, omgebouwde passagiersvliegtuigen van een jaar of zestien, zijn veel te lawaaiër en daar moeten we vanaf. Maar, het allernieuwste grootste vrachtvliegtuig, de Boeing 747 400/8, is een ongelooflijk stil vliegtuig en valt in dezelfde geluidscategorie als de kleine Airbus."

Ten tweede vliegt het overgrote deel van de vracht helemaal niet 's nachts. Slechts 11%. Daarentegen vliegt 89% helemaal niet 's nachts. Toch zal je altijd 's nachts moeten blijven vliegen, wil je een beetje rendabel zijn en in kunnen spelen op tijdsverschillen tussen verschillende landen. Als je afziet van alle nachtluchten, dan sluit je je business deels. Het vliegveld van Frankfurt, Duitsland, is daar een goed voorbeeld van. Sinds er op Frankfurt 's nachts niet meer gevlogen wordt, is maatschappij Lufthansa 10% in vrachtvolume gedaald."

Het is, kortom, heel belangrijk dat dit mogelijk blijft. Maar, het is ook heel belangrijk dat hiervoor uitsluitend stille vliegtuigen worden ingezet door de maatschappijen. Om dat te bereiken, werkt Schiphol met prijsmechanismen. Enno Osinga: Nieuwe vliegtuigmaatschappijen die vanaf Schiphol willen vliegen met die oude Boeings, krijgen geen toegang. Maatschappijen die er al jaren mee vliegen en dit willen

blijven doen, betalen momenteel veel meer landingsgelden als er voor een nieuw vliegtuig moet worden betaald. Voor de allernieuwste vliegtuigen wordt dat landingsbedrag juist gehalveerd. Dat levert minder geld op voor Schiphol, maar het gaat hier ook niet om de landingsgelden. Nee, het gaat om de 27000 arbeidsplaatsen die de vrachtsector genereert hier in de regio en om de economische motor die Schiphol is voor hetgeen er in deze regio allemaal gebeurt. Dát is de essentie van vracht.”

Relevantie voor Europa

Er zit nog iets ‘raars’ aan Schiphol, zegt Enno Osinga dan. “Van alle vracht die komt en gaat is een aanzienlijk deel uiteraard bestemd voor Nederland. Maar het merendeel gaat door naar Duitsland. In Nederland hebben we immers niet veel fabrieken meer die onderdelen nodig hebben en wij exporteren ook niet veel. We moeten er sowieso voor zorgen dat dit zo blijft. Maar, waarom zou je als Duits bedrijf nu je handel op Schiphol laten landen, als Leipzig ook een vliegveld heeft en je handel daar moet zijn?” Ofwel, zo vraagt Osinga zich af, hoe maken wij Schiphol relevant voor de wereld en voor de markt? Hij geeft zelf het antwoord: ten eerste ligt Schiphol in een heel goed verbonden logistiek gebied. Je reist in drie kwartier van Amsterdam naar de haven van Rotterdam. Luchtvracht, zeevracht en een wegennetwerk liggen hier heel dicht bij elkaar, waardoor bedrijven hun exploitatie kunnen optimaliseren. Dat vind je nergens anders in Europa; dat is uniek.

En om relevant te blijven, wil Schiphol dit nog verder benutten. Osinga: “Nu is het zo, dat veel internationale bedrijven acht of meer distributiecentra in Europa hebben. Wij zeggen: plaats één distributiecentrum hier, vlak bij Schiphol, waar vanuit je iedere dag al die centra in Europa kunt bevoorraden. Denk aan een bedrijf als Yamaha. Als er vandaag onderdelen voor een scooter wordt besteld, kan deze vanuit Schiphol direct op het vliegtuig worden gezet. Morgen is de zending dan in Italië. De transportkosten zijn wel hoog, maar doordat je overal veel kleinere voorraden nodig hebt, is dit rendabel en toch winstgevend.” Meer dan 50% van alle Europese distributiecentra staan nu al in Nederland, zo zegt Enno Osinga trots. Hoe dit kan? Waarom kiezen al die bedrijven voor een klein land als dit? “Nederland is multimodaal”, aldus Osinga. “Met Schiphol en de havens dichtbij

elkaar is alles goed bereikbaar. Daarbij is Nederland een heel erg logistiek land. We hebben veel logistieke mensen, die snappen hoe het werkt en hun talen spreken. Niet lullen maar poetsen. Ook is hier de corporate tax veel lager dan in andere Europese landen. En, tot slot, heeft Nederland een groot BTW voordeel. Wanneer je in Nederland importeert, wordt de 21% BTW niet direct betaald, maar gedeclareerd. Wanneer je dan vervolgens dezelfde vracht exporteert, valt die 21% tegen elkaar weg. In Italië bijvoorbeeld, moet je eerst BTW betalen en daarna weer terugvragen. Voordat je je geld daar terug hebt, duurt even. Waardoor je maanden je cash kwijt bent en slechts de overheid financiert.”

Dit voorbeeld laat zien, dat er op logistiek gebied in Nederland totaal integraal wordt samengewerkt tussen overheid, het bedrijfsleven en mainports. Ook dat is uniek, weet Osinga.

Trucks versus treinen

Maar, het gaat hier natuurlijk niet alleen over luchtvaart en scheepvaart. Er komen uiteraard ook veel vrachtwagens aan te pas om alle vracht vanaf Schiphol bij de verschillende Europese distributiecentra te krijgen. Is de afstand vanaf Schiphol minder dan 400 kilometer, dan wordt de vracht niet per vliegtuig vervoerd, dat is te kostbaar en te ingewikkeld. En omdat vrachtvervoer ook zijn nadelen heeft, wordt er momenteel ook gekeken naar de mogelijkheid van vrachtvervoer per trein. Hoe kan je dit stimuleren? Vooralsnog is dit ‘lastig’, weet Enno Osinga. “Er zijn al wel een aantal experimenten mee gedaan, bijvoorbeeld met vracht vanaf Schiphol naar Milaan. Maar dan kom je ineens terecht in de heel bijzondere wereld van de spoorwegen. En die spoorwegen worden in alle landen op aparte wijze gemanaged. Wat blijkt: een vrachttrein is compleet ondergeschikt en moet wachten tot er een plekje vrijkomt op het spoor. Waardoor het vervoeren van een vracht van hier naar Milaan zomaar 37 uur kan duren. Vervoer je dezelfde vracht per truck, dan duurt dat zo’n 24 uur. Dus dan kies je uiteindelijk niet voor de trein. Er moet kortom nog veel verbeteren en veranderen, voordat vrachtvervoer ook echt per trein kan”, concludeert Osinga. Maar... er wordt inmiddels ook onderzoek gedaan naar de mogelijkheden van de hogesnelheidslijn (HSL) voor vracht. Er is al een verbinding, van hier naar Parijs, al gaat deze nog niet op hoge

snelheid. Dit betekent wel, dat er eventueel heel gemakkelijk vracht per HSL naar Parijs vervoerd kan worden. Waardoor Schiphol ervoor zou kunnen zorgen, dat de FedEx-vlucht die iedere nacht naar Parijs vliegt, niet meer hoeft te vliegen. “Het klinkt misschien een beetje gek”, zegt Osinga, “dat een vliegveld zelf andere opties van vervoer zoekt om ervoor te zorgen dat er niet gevlogen hoeft te worden. Maar, als we het vliegen uit de nacht kunnen halen, geeft ons dat meer draagvlak en krijgen we meer ruimte om op het gebied van dagvluchten verder te groeien.”

Digitalisering

Een luchthaven op zichzelf is niet relevant, zo stelt Osinga, Niemand gaat immers ‘zomaar’ naar een vliegveld. Hetzelfde geldt voor vracht. ‘Vracht is een logistieke keten die je moet begrijpen’. Osinga somt in sneltreinvaart dit proces op: een fabrikant maakt iets, geeft het over aan een expediteur; de ‘reis-agent van de vracht’. Vervolgens kijkt die expediteur hoe hij het product op zijn bestemming kan krijgen, boekt een vliegmaatschappij, brengt het vervolgens naar de luchthaven en geeft het af bij de afhandelaar. De afhandelaar verzamelt dit product, samen met alle producten en zorgt dat deze in het vliegtuig terechtkomen. Op het vliegveld van de plaats van bestemming verschijnt weer een andere afhandelaar, die zorgt dat het pakje door de douane komt. Daarna gaat het weer naar een expediteur, die zorgt dat het in de juiste vrachtwagen komt, waarna het product eindelijk aankomt op de plaats van bestemming. Klinkt makkelijk, maar volgens Osinga is dit een ‘onvoorstelbaar ingewikkeld proces’, waarin allemaal kleine radertjes zitten. En al die radertjes zijn, afzonderlijk, bezig om zichzelf te optimaliseren. “Wij proberen daarom dat hele proces elektronisch te krijgen, en wel met het project eFreight. Ieder te verzenden pakketje genereert 36 stukjes papier, waarvan een deel met het pakje mee in het vliegtuig, waarbij je er dan heel goed op moet letten dat het juiste formulier bij het juiste pakje zit en blijft. En wij willen van de papierwinkel af die dit proces mede ingewikkeld maakt en vertraagt”, aldus Osinga. “Maar het is lastig om van dit systeem af te komen, door al die verschillende schakeltjes en radertjes. Daarom zijn we nu op zoek naar een manier om al die schakeltjes met hetzelfde digitale systeem te laten werken. Dat is een hele uitdaging.”

Samenwerkingsmodel

Het werd net al even genoemd: er bestaan veel samenwerkingen in deze regio. Eén van deze samenwerkingen is de Amsterdam Economic Board waarin een groot aantal gemeenten in de regio Haarlemmermeer/Schiphol tot en met Almere samen met Amsterdam onder de overkoepelende noemer ‘metropoolregio Amsterdam hun activiteiten bundelen. In navolging van het nationale beleid, zijn er in deze regio een aantal topsectoren benoemd, die tegelijkertijd met elkaar in verbinding staan: ‘Creative’, ‘Flowers and food’, ‘Logistics and trade’, ‘IT’, ‘Tourism and conferences’, ‘Life Sciences’ en ‘Financial and business services’.

Schiphol is uiteraard heel nauw betrokken bij de sector ‘Logistics & trade’. Jos Nijenhuis, directeur van Schiphol, is trekker van deze sector. Maar ook de Kamer van Koophandel Amsterdam en de gemeente Haarlemmermeer zijn zeer betrokken en steken hier veel tijd in, weet Osinga. “Wat hier gebeurt, dat we met elkaar op zo’n manier gezamenlijk bezig zijn, dat is nog niet eerder gebeurd. En het is niet te onderschatten, hoe hoog wij op wereldschaal scoren vanwege het feit dat wij publiek/privaat samenwerken. De samenwerking met de douane bijvoorbeeld, die is ontzettend goed in Nederland. Ik geloof dan ook niet in de luchtvaart, de zeevaart of de logistiek. Nee, ik geloof in het samenwerkingsmodel.”

Ruimte

Is er, naast dat samenwerkingsmodel, nog iets unieks aan Schiphol? “Ja”, weet Enno Osinga, “de ligging. Schiphol is één van de oudste luchthavens van Europa, sinds 1917. Maar anno 2012 ligt de luchthaven nog steeds op slechts tien minuten afstand van het centrum van Amsterdam. Tegelijk is er nog heel veel ruimte om Schiphol heen, die in de toekomst nog kan worden ontwikkeld. Kijk je bijvoorbeeld naar een Heathrow, dan zie je dat die luchthaven helemaal is volgebouwd. Daar, en ook op andere plekken, moest een heel nieuw vliegveld worden gebouwd, om nog ruimte te creëren.” Schiphol heeft dus juist nog heel veel ruimte, maar daar gaat ook iets ‘slims’ mee gebeuren, vertelt Enno Osinga. Ter hoogte van Schiphol Zuidoost is nog heel veel vrije grond, dat verder kan worden ontwikkeld als logistiek gebied. Maar, benadrukt Osinga, wél een logistiek gebied van de toekomst. Dat wil zeggen:

niet alleen met duurzame gebouwen, maar ook met duurzame processen, denk aan security en automatisering. Zodat al die processen op de luchthaven in de toekomst nog beter, veiliger en nog sneller gaan. Dit doet Schiphol samen met SADC, de drijvende kracht achter en de verkoper van Schiphol Logistics Park; wederom een goed voorbeeld van een mooie samenwerking. "Schiphol overleeft omdat wij tegen fabrikanten zeggen: 'bouw hier je distributiecentrum' en vervolgens tegen distributeurs zeggen: 'bouw hier één van je Europese hubs'", verklaart Enno Osinga. "Dan komen namelijk al die ladingstromen definitief altijd via Schiphol. Op die manier kan Schiphol de werkgelegenheid, het grote vrachtvolume en de derde plek in de ranglijst van Europese vliegvelden vasthouden." Daarom is het van groot belang, zo zegt Osinga, dat het gebied rondom Schiphol een topontsluiting heeft, zonder files.

Nog een nieuw te ontwikkelen gebied is de A4 Zone West. Dit zal pas tegen 2020 zijn. Maar het is duidelijk dat Schiphol nog genoeg ruimte heeft om te ontwikkelen en om te groeien.

Eén van die ontwikkelingen zou een station voor de HSL kunnen zijn. Want wil je in de toekomst die verbinding met de HSL tot stand willen brengen, dan zijn een eigen station en rangeerterrein essentieel. Ook hiervoor zal weer een briljante samenwerking nodig zijn. Anders gaat het niet lukken. Zeker niet in deze tijden, waarin bedrijven en instanties steeds zeker twee keer nadenken voordat ze investeren. Het doel van Schiphol is hoe dan ook, om een multimodaal platform te creëren.

Uitdagingen

Naast alle plannen en groeimogelijkheden, kampt Schiphol ook nog met een aantal uitdagingen, die van invloed zijn op de keuzes die gemaakt moeten worden voor en in de (nabije) toekomst. Denk aan 'Sustainability'. "Zeker als luchthaven is het ongehooflijk belangrijk om te investeren in de omgeving, in sustainability", legt Osinga uit. "Want als luchthaven heb je altijd te maken met je omgeving want een luchthaven is een belasting voor de bewoners rond die luchthaven. Toch, wat niet mag worden vergeten, is dat tegelijk heel veel banen creëert. Daarom moeten we draagvlak hebben en houden en daarom is sustainability belangrijk. Alles moet gaan over investeren in de toekomst." Een tweede uitdaging is volgens

Osinga 'security'. "Sinds 11 september 2001 is veiligheid het grootste probleem en de grootste uitdaging. In de praktijk betekent dit, dat ieder pakje dat een vliegtuig in gaat, gecontroleerd moet worden." Een derde uitdaging is 'Customs and Trade facilitation', ofwel samenwerkingen met andere landen ter versnelling en versoepeling van het proces. "Stel, je kunt garanderen en afspreken dat alles wat uit China komt sowieso goed is en het land in mag, dan scheelt dat veel tijd bij onder meer de douane", geeft Osinga als voorbeeld. Tot slot is 'E-Commerce' nog een uitdaging. Aan de ene kant vanwege de toename van online winkelen, ook bij buitenlandse sites, waardoor er meer vracht zal worden vervoerd. Aan de andere kant wat betreft de wens om de papierwinkel kwijt te raken.

Sneller en beter

Een eerste vraag voor Enno Osinga luidt: 'Wat is nu het unieke sellingpoint van Schiphol?' "Dat is er niet één. Maar, de essentie is sneller en beter", antwoordt Osinga. Momenteel hebben we wat dat betreft al een flinke voorsprong op andere luchthavens. Schiphol doet het in deze tijden niet goed, maar de afname in volume is nog altijd vele procenten minder dan bij andere Europese luchthavens. Om die voorsprong te behouden moeten we zorgen dat alles nog sneller en beter gaat. En ook nog betrouwbaarder."

Recessie

'Hoe ontwikkelt het jaarlijkse vrachtvolume van Schiphol zich op global niveau? Als je ziet welke opkomst bijvoorbeeld Brazilië en Azië maken, klopt mijn vermoeden dan dat het volume van Schiphol langzaamaan daalt?', is een andere vraag uit het publiek. Osinga: "Ja en nee. Schiphol is wat volume betreft de derde grootste luchthaven in Europa; Frankfurt is de grootste en daarna Parijs. Dat is in de eerste plaats best bijzonder voor zo'n klein landje. Schiphol verwerkt z'n 1,5 miljoen ton per jaar en daar zijn we best trots op. Neemt niet weg dat de wereldwijde ontwikkelingen momenteel slecht zijn, eigenlijk al sinds 2008, en dat dit ook zijn weerslag heeft op de luchtvracht. Zo hebben wij net de cijfers binnen van september en die zijn niet goed. We zitten zo'n 2% boven de cijfers van september 2011, maar als je kijkt naar het hele jaar, lopen we nu nog 2% achter op vorig jaar. Voorheen ging de grootste stroom

vracht via Azië, voornamelijk China. Door de groeiende Chinese markt kwamen er veel goederen uit China, maar er gingen er weinig terug. Ofwel, er kwam een vol vliegtuig hierheen en moest leeg terug. Dat is niet rendabel. Nu zie je, dat ook de Chinese markt inzakt; Europa koopt minder en China importeert meer. Het slechte nieuws is hier, dat het een continu dalende lijn is die we zien. Het goede nieuws is, dat de stromen van en naar China nu wel met elkaar in balans zijn.

Overall gezien is het slecht nieuws. Het volume van vracht loopt nu al een jaar of drie terug. Dat terwijl de investeringen van de afgelopen vier, vijf jaar allemaal zijn gebaseerd op een groei van 4% tot 5% per jaar. Er is dus meer capaciteit bij gekomen, maar de markt is in elkaar gezakt. Veel luchtvaartmaatschappijen hebben grote problemen, toestellen staan aan de grond, gewoonweg omdat er geen emploi is. Maar een markt die zeer stabiel is voor Schiphol, is die van de bloemen. Deze bloemenvluchten vanuit Zuid-Amerika en Afrika lijken heel erg recessiebestendig.

Het gevolg is wel, dat er steeds meer maatschappijen op die stroom bij komen. Daardoor blijft het voor Schiphol wel constant, maar wordt de concurrentie voor de luchtvaartmaatschappijen steeds groter. De markt is gewoon ongelooflijk slecht nu. Dat is een enorme uitdaging.

Bedreiging

‘Is de technische revolutie, denk aan ontwikkelingen als 3D printing, een risico voor de positie van Schiphol als overslagplaats voor goederen?’, is tot slot een vraag. “Ja, absoluut”, denkt Enno Osinga. “Wij moeten de komende tijd daarom onze kennis vergroten op het gebied van nieuwe ontwikkelingen. Kijken waar de kansen én waar de bedreigingen liggen. En 3D printing is zo’n voorbeeld van een bedreiging. Als je voor de lol eens googelt, schrik je je letterlijk rot als je ziet wat er nu al allemaal mogelijk is met 3D printing. Complete volautomatische machinegeweren kunnen worden uitgeprint, vanuit het niets. Dat is vanuit het oogpunt van security ronduit onhandig. Moet je nagaan wat dit betekent voor de veiligheid op luchthavens als zoiets zich verder ontwikkelt, wat het zal doen. Dit zijn overigens issues die wereldwijd spelen, niet alleen Schiphol heeft hiermee te maken. Of we al hebben nagedacht hoe we hiermee moeten

omgaan? Om heel eerlijk te zijn, nog niet. We hebben geconstateerd dat het een hele bedreiging is en dat we hier verdomd goed over moeten nadenken. Maar de oplossing is er nog niet.”

←

HET DOEL VAN SCHIPHOL IS HOE DAN OOK, OM EEN MULTIMODAAL PLATFORM TE CREËEREN.

Enno Osinga

→ **Robin Audenaardt**
projectmanager Air Cargo Netherlands

→ **Fascinatie voor logistiek**

Waar Enno Osinga dit belangrijke aspect al even noemde, zal Robin Audenaardt, projectmanager voor Air Cargo Netherlands en specialist op het gebied van logistiek, dieper ingaan op Seamless Connections, een programma dat als doel heeft om de logistiek in de regio Metropoolregio Amsterdam te verbeteren en versnellen. Een onderdeel hiervan is een deelproject dat momenteel loopt op de luchthaven en zodoende alles te maken heeft met logistiek: AirLink. Maar...allereerst een vraag van moderator: hoe is Robin Audenaardt eigenlijk in de luchtvaartsector beland?

“Ik was als kind niet zozeer gefascineerd door vliegtuigen, maar enorm door autootjes, door alles wat rolde”, aldus de tweede spreker van vanmiddag. De fascinatie voor logistiek was er vroeg. Geboren en getogen in Zeeuws-Vlaanderen kreeg hij daarbij zijn interesse voor zeevaart en voor water als het ware met de paplepel ingegoten. Hij was als jonge jongen ook creatief; een handige eigenschap in de logistiek. Na een HBO-studie Logistiek & technische vervoerskunde, een studie Bedrijfskunde en Technische bedrijfskunde aan de Universiteiten van Eindhoven en Nijmegen kwam Audenaardt via een stage bij NedCar en projecten in onder andere de Rotterdamse haven, de visserijsector, containerlogistiek en op de tweede Maasvlakte, uiteindelijk in contact met de luchtvaart. Om precies te zijn de luchthaven Schiphol.

Seamless Connections

Als projectmanager houdt Robin Audenaardt zich hier momenteel, namens Air Cargo Netherlands (ACN), bezig met de logistiek op de luchthaven en de mogelijke verbetering hiervan. Hij heeft hierdoor direct te maken met het *Seamless Connections* programma, een initiatief van ‘Amsterdam Economic Board’ De logistieke knooppuntfunctie van luchthaven Schiphol is zodoende van essentieel belang voor de internationale concurrentiepositie van de metropoolregio Amsterdam. Deze moet behouden en versterkt worden. Het icoonproject *Seamless Connections* gaat over de (zee)havens, luchthavens en Greenports in deze regio. Het doel is daarbij, om deze clusters

sterker aan elkaar te knopen om zo de logistiek te verbeteren en te versnellen. “Als dit lukt”, zo verduidelijkt Robin Audenaardt, “dan betekent dat: meer economische waarde voor de regio.” Het versterken van de logistiek in deze regio, dat gaat niet vanzelf. Vandaar dat er een negental pilots zijn opgezet, waaronder AirLink, waarvoor Audenaardt namens ACN projectmanager mag zijn. Andere pilots zijn Smartstock, FlowerLink, Smart Truck, Port Connect, Microgaming, Greenbarge en TrainLanes. Dit doet ACN niet alleen, maar met veel partners; overheid, bedrijfsleven en kennisinstellingen werken hier nauw samen om de logistieke ketens op en rondom de luchthaven te versnellen, verbinden en versterken.

AirLink

Niet alle pilots worden tegelijk gestart, hier wordt zo’n drie jaar voor uit getrokken. Zo zullen dit jaar Microgaming en Greenbarge nog starten; AirLink is reeds midden 2012 als eerste van de negen geplande pilots van start gegaan en gaat over het efficiënter maken van laden en lossen van vrachtwagens die goederen afleveren en ophalen voor Schiphol Cargo. Ter illustratie eerst even een videofilm van Cargonaut, het cargo community systeem op Schiphol, om een beeld te krijgen van het proces, van welke partijen er betrokken zijn bij het verzenden en ontvangen van lading. En dat zijn er nogal wat zo blijkt: de verlader, de expediteur, de afhandelaar. Mede daardoor, en door alle standaard verplichte handelingen en papieren pakbonnen die de vrachtwagenchauffeurs bij aankomst bij een ontvangstbalie moeten laten aftekenen en controleren, duurt de afhandelingstijd van één lading gemiddeld een uur.

“Mijn handen jeuken”, aldus de logistiek expert. Want dat kan korter, zeker 25%, zo meent Robin Audenaardt. En wel door middel van AirLink. Kortgezegd heeft AirLink als doel om de gehele keten die in gang wordt gezet bij het verzenden van een lading, te verlossen van al het papierwerk en zodoende te versnellen. “We willen de goederen en informatie van elkaar scheiden. Nu moet de hele papierhandel nog met de lading het vliegtuig in. Wij willen met AirLink dit hele proces digitaliseren. Als alle benodigde informatie digitaal wordt gedocumenteerd en openbaar gemaakt, door de trucker te koppelen aan zijn lading, kunnen bepaalde stappen worden overgeslagen, waar behalve de vrachtwagenchauffeur,

bijvoorbeeld ook de douane profijt van heeft. Zij kan haar energie dan in zaken steken die niet zo goed zijn geregeld”, legt Robin Audenaerdt uit. Zoiets als dit kost tijd, realiseert hij zich. Zeker als je dit ook nog wereldwijd zou willen invoeren. “Maar, je papieren in drievoud moeten melden bij een balie, waardoor bovendien een lange wachtrij ontstaat, dat hoeft niet meer in deze tijd.”

Als het aan Audenaerdt ligt, is elke lading die Schiphol per vliegtuig verlaat, binnenkort ‘eerder gereed voor veilig vertrek’.

Fase twee

Dat is fase één. In fase twee van AirLink, wordt ernaar gestreefd om ook de transportplanning tussen de expediteur en de afhandelaar te moderniseren. Nu melden alle expediteurs zich één voor één met hun lading bij de afhandelaar. “Wat ook zou kunnen, ooit”, zo suggereert Audenaerdt, is dat de afhandelaar alles ophaalt, net zoals de melkfabriek dit vroeger deed bij lokale boeren.” Hier zitten nog wel haken en ogen aan en is voor nu mogelijk nog te complex, zo benadrukt hij. Maar dat er mogelijkheden zijn om ook dit proces te versnellen, dat staat vast. Dit is trouwens niet nieuws, zegt Audenaerdt. “Het enige wat we feitelijk doen, is het inzetten van moderne middelen. Deze bestaan al. Het is alleen de manier waarop: we zetten ze slim in. En verbeteren daardoor de logistiek van Schiphol. Logistiek heeft niet zoveel te maken met nieuwe technologie of innovatie, logistiek betekent vooral ‘logisch en slim doen’, aldus Audenaerdt. Logistiek staat nooit op zichzelf, volgt altijd op andere industrie. En is altijd per definitie om iets beter en soepeler te laten verlopen.

Grootste uitdaging

Maar als er geen moeilijke nieuwe technologie aan te pas hoeft te komen om de logistiek van Schiphol te verbeteren... Wat is dan de grootste uitdaging in dit project? Zo luidt de vraag van Robin Audenaerdt aan het publiek. ‘Internationale samenwerking’, denkt één van de aanwezigen. En inderdaad, denk bijvoorbeeld aan de Verenigde Staten. Stel je zou dit internationaal wilt doorvoeren, dan zouden zij nog wel eens moeilijk kunnen doen met betrekking tot regelgeving. “De VS lopen voor op het gebied van regelgeving”, geeft Audenaerdt toe. “Maar, Nederland doet dit in de praktijk. Delegaties uit de VS komen hier geregeld

kijken hoe wij het aanpakken. Alle Nederlandse processen worden bovendien ook gecertificeerd door de VS. Waardoor iets dat uit Nederland komt, vaak de goedkeuring al kan wegdragen”, is het weerwoord van Audenaerdt. Het risico dat chauffeurs ‘vergeten uit te checken’, hetgeen je in het OV geregeld je tegoed kost, oppert iemand anders als mogelijke uitdaging. Maar ook die onrust weet Audenaerdt weg te nemen; hiermee wordt al rekening gehouden.

“Gebruik van technologie is mijn zorg niet”, vervolgt Audenaerdt. “Mijn zorg voor de toekomst is de arbeidsmarkt. Als deze weer gaat groeien, en dat zal ooit gebeuren, dan zal er hier op Schiphol, maar elders ook, grote vraag zijn naar goed opgeleide krachten. Met de verschuiving van papierwerk naar digitalisering verdwijnt de werkgelegenheid niet, integendeel. De aard van het werk verandert alleen en zal dus vragen om meer denkwerk. Ofwel, HBO-ers en academici. Dat wordt de grootste uitdaging, denk ik. Er zijn nu te weinig mensen écht geschoold in logistiek. De meeste ‘rollen erin’. Er worden er dan ook te weinig opgeleid.” Volgens Audenaerdt moet het onderwijs beter inspringen op huidige ontwikkelingen en studenten voldoende stimuleren om de richting van de logistiek op te gaan, bewust, en koppelingen en samenwerking te zoeken met het bedrijfsleven. Hij twijfelt, zo zegt hij, of dit nu wel voldoende gebeurt. Eén student in de zaal zegt wel degelijk dat er bij zijn studie voldoende mogelijkheden zijn om zich te ontplooiën en ervaring op te doen in projecten in samenwerking met het bedrijfsleven, maar...dat is slechts één student...

De grootste uitdaging is, volgens Audenaerdt, om de voorsprong die Schiphol nu heeft op het gebied van nieuwe, slimme logistiek, in stand te houden. Nederland is geen pionier op het gebied van nieuwe technologie, daarin zijn China en Japan veel verder. Maar, Nederland zou voorop kunnen lopen en zeker een hoofdrol kunnen spelen, ook in de toekomst, op het gebied van logistiek. Door bestaande dingen slim aan elkaar te koppelen. “We zijn nu goed bezig”, aldus Audenaerdt, “maar sta je stil, dan gaat het mis.” Volgens Audenaerdt moet Nederland het in de toekomst vooral zoeken in ‘het slimme, het regisseren’. En dit ‘combineren’. ‘Slim combineren’. Als we

dit goed doen en hier nieuwe mensen goed in opleiden, dan kan Nederland in dit vakgebied zeker één van de grotere spelers zijn en blijven. “De uitdaging van de logistiek zit ‘m in de regie, niet in de technische innovatie. Daarmee kan Nederland zich positioneren als regieland.”

←

MET DE VERSCHUIVING
VAN PAPIERWERK
NAAR DIGITALISERING
VERDWIJNT DE
WERKGELEGENHEID
NIET, INTEGENDEEL. DE
AARD VAN HET WERK
VERANDERT ALLEEN
EN ZAL DUS VRAGEN
OM MEER DENKWERK.

Robin Audenaerdt

AUDITORIUM
SCHIPHOL GROUP

LUCHTHAVENSYMPOSIUM

OKTOBER 2012

**BEWEGINGEN
ROND DE
LUCHTHAVEN**
→ BEWEGINGEN EN
REIZIGERS



→ **Bewegingen rond de luchthaven, bewegingen en reizigers. Dat was het onderwerp van de eerste lezing in de reeks over Schiphol, georganiseerd door Podium voor Architectuur. De luchthaven in Amsterdam is het vliegende hart van onze economie. Het vliegveld beschikt over een mondiale hub. Op 5 oktober jl. gaven professionals in het vak Guillaume Burghouwt en Pieter Cornelisse hierover hun missie, visie en mening. Langzaam stroomt de zaal vol met geïnteresseerden. Ook de sprekers lopen binnen en kletsen ongedwongen met elkaar en bekenden, al wachtend op het startschot. Iets over drieën dimt het licht en heet Yvonne Lub, coördinator van Podium voor Architectuur, de aanwezigen welkom en bedankt alle betrokkenen en sponsors. "Dit is de eerste bijeenkomst in een reeks van vijf lezingen. We hebben inhoudelijke composities gemaakt per deskundige. Guillaume Burghouwt, Hoofd Luchtvaartcluster SEO Economisch Onderzoek, en Pieter Cornelisse, Head of Mainport Strategy KLM, bijten vandaag het spits af met de betekenisgeving van een HUB en de positie van Schiphol." Menno van der Veen, gespecialiseerd in debatten over maatschappelijke en culturele thema's, leidt de lezing. "Het programma begon in 2007 en is uitgegroeid tot een palet aan geschetste beelden over Schiphol. Voor een onbekend publiek illustreren de sprekers vandaag, en de komende weken, dit proces."**

→ Terwijl Van der Veen de zaal rondloopt om de samenstelling van het publiek in kaart te brengen, stelt hij de aanwezigen enkelen vragen. Het blijkt dat de helft van de bezoekers student is. Marcel studeert Aviation Logistics: "Schiphol heeft veel lef en dat boeit mij." In het auditorium van de Schiphol Group, waar de lezing plaatsvindt, is Jan de enige toehoorder die via het lokale nieuws bij deze lezing is aangeschoven. "Ik hoorde over de bijeenkomst. Aan de verzorging van Schiphol wordt naar mijn mening veel aandacht besteed. Vandaag wordt daar op ingegaan. Daar wilde ik meer over weten." Het publiek is verder aangevuld met personen die beroepsmatig betrokken zijn bij het onderwerp. Van der Veen: "Het is een gemêleerde groep. Dat kan aan het einde van de presentaties een interessante discussie opleveren."

→ **Guillaume Burghouwt**
hoofd Luchtvaartcluster SEO Economisch
Onderzoek

→ “Ik ga u vannacht wakker maken en het eerste wat u zegt is ‘1978’.” Zo begint Burghouwt zijn presentatie. “Voor 1978 reguleerde de Amerikaanse overheid de binnenlandse Amerikaanse luchtvaartmarkt. De Amerikaanse Civil Aeronautics Board bepaalde op welke routes luchtvaartmaatschappijen mochten vliegen, tegen welke prijs en met welke vluchtfrequentie.

Het gevolg was dat er voor concurrentie tussen luchtvaartmaatschappijen nauwelijks ruimte was. Het routenetwerk van Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen was vooral het gevolg van de “route permits” die vergeven werden door de overheid. In 1978 dereguleerde President Carter de Amerikaanse luchtvaartmarkt.”

Burghouwt wil met zijn presentatie zijn bevologenheid over deze dynamische wereld overbrengen. “Vanaf de middelbare school was ik geïnteresseerd in luchtvaart, luchthavenplanning, noem het maar op. Mijn eindwerkstuk ging dan ook over Schiphol. Voordat ik Hoofd Luchtvaartcluster werd, was ik promovendus aan de Universiteit Utrecht. Ik bestudeerde de ontwikkeling van luchtvaartnetwerken sinds de liberalisering van de Europese luchtvaartmarkt.”

Door zijn breed ontwikkelde kennis wil hij met deze presentatie een goede context bieden aan het hub systeem en de waarde daarvan.

De deregulering van de Amerikaanse luchtvaartmarkt is het begin geweest van de deregulering/liberaliseringstrend wereldwijd. Eén van de meest in het oog springende gevolgen van de deregulering in 1978 was de snelle opkomst van hub en spoke netwerken. Het hub and spoke model is een netwerkstrategie van een luchtvaartmaatschappij, met twee essentiële karakteristieken: ruimtelijke (geografische) concentratie en temporele concentratie. Enerzijds concentreert de luchtvaartmaatschappij het netwerk ruimtelijk rond één of enkele luchthavens. Anderzijds organiseert de maatschappij het netwerk in temporele zin in blokkensystemen: complexen van inkomende aan uitgaande vluchten op de hub waarin de aankomende passagier binnen een kort tijdsbestek over kan stappen op een aansluitende vlucht op weg naar de eindbestemming. Ook Schiphol is zo’n hub voor

KLM. De luchthaven speelt een belangrijke rol binnen het transfersysteem. KLM heeft meer ‘overstappers’, dan reizigers met Nederland als eindbestemming. De transferpassagier is daarom belangrijk voor onze economie, omdat hij het intercontinentale routes vult.” Zonder het transfervoer, zou KLM een groot deel van de rechtstreekse intercontinentale routes niet rendabel kunnen bedienen. En juist die directe, intercontinentale verbindingen zijn belangrijk voor de bereikbaarheid van Nederland in de wereld, de vestiging van internationale hoofdkantoren etc. Hubs zijn voor luchtvaartmaatschappijen als het ware fabriekjes om voldoende passagiers aan boord te krijgen door uit heel Europa passagiers te “stofzuigen” richting Schiphol voor de intercontinentale vluchten.

Neem bijvoorbeeld een vlucht van Amsterdam naar New York. Vanuit Amsterdam zijn er maar een beperkt aantal vertrekkende passagiers die de vlucht willen maken. Dit zijn te weinig mensen om een heel vliegtuig te vullen. Om die reden ‘stofzuig’ je passagiers uit andere plekken in Europa, verzamel je ze op Schiphol en laat ze doorreizen op de intercontinentale vlucht. Een HUB zorgt daardoor voor voldoende passagiers, een hoge vluchtfrequentie door de snelle overstapmogelijkheden en goedkoper reizen. Dit zorgt bovendien voor een uitstekende bereikbaarheid van de eigen regio bereikbaar.”

Volgens Burghouwt voldoet een succesvolle hub aan verschillende basis-ingrediënten. Factoren als ‘een goede locatie’, ‘veiligheid’ en ‘weinig concurrenten’ komen naar voren. “De basis ligt inderdaad bij de locatie, maar ook een sterke thuismarkt en voldoende piekuren capaciteit op luchthaven, is vooral belangrijk. Ook moet de overstaptijd niet te lang zijn en de luchthaven moet aantrekkelijk zijn om überhaupt te willen opstappen.

Voor het laatste onderdeel van mijn presentatie neem ik jullie daarom weer mee de geschiedenis in. In de jaren ‘90 kwam de liberalisering in Europa wat betreft luchtverkeer. In 1990 bestonden er 5 hubs. In 1999 waren dit er 22. Sommige landen hadden zelfs meer dan één hub. Maar vanaf 2000 verdwenen er weer enkelen. Dit gebeurde niet alleen in Europa, maar wereldwijd. We noemen dit ‘Het Kerkhof van de Verdwenen hubs’. Fusies, faillissementen en concurrentie zijn enkele factoren die een rol speelden

bij de verdwijningen. Daarmee wil ik zeggen dat een hub geen gegeven is. Hij is kwetsbaar. Als je hem verliest, krijg je hem niet snel meer terug. En door een hub te verliezen, neemt je bereikbaarheid als land af en dat rimpelt door in de algehele economie.”

De presentatie van Burghouwt wordt goed ontvangen. Moderator Van der Veen herhaalt enkele vragen uit de zaal, zoals ‘Welke kansen zijn er voor Schiphol?’ en ‘Wat komt er na de hubfilosofie?’. Burghouwt: “De kansen liggen met name in de opkomende economieën, zoals China, India en landen binnen Oost Europa. Dit zijn gigantische markten met enorme groei waar de mogelijkheden toenemen. Naar mijn idee zal het hub en spoke systeem altijd blijven bestaan. Het aantal markten wereldwijd met voldoende passagiersvraag voor een directe vlucht is relatief klein. Er zullen altijd hubs nodig blijven op de kleinere plaatsen op aarde met elkaar te verbinden.”

Tweede spreker Pieter Cornelisse sluit zich daarbij aan. Maar voordat hij daar verder op ingaat, wil hij één punt benadrukken. “Een HUB is een door luchtvaartmaatschappijen gebouwd complex van optimaal op elkaar aansluitende vluchten die door middels van zogenaamde codeshares aan elkaar “geknoopt” zijn. De luchthaven huisvest alleen een Hub van luchtvaartmaatschappijen. De luchthaven levert infrastructuur die voor deze Hub noodzakelijk is. De luchthaven en de luchtvaartmaatschappijen hebben elkaar nodig maar in essentie levert de één infrastructuur (de luchthaven) en de ander levert het netwerk in casu de hub (de netwerkcarriers).

←

DAARMEE WIL IK
ZEGGEN DAT EEN HUB
GEEN GEGEVEN IS.
HIJ IS KWETSBAAR.
ALS JE HEM VERLIEST,
KRIJG JE HEM NIET
SNEL MEER TERUG.
EN DOOR EEN HUB TE
VERLIEZEN, NEEMT
DE BEREIKBAARHEID
ALS LAND AF EN DAT
RIMPELT DOOR IN DE
ALGEHELE ECONOMIE.

Guillaume Burghouwt

→ **Pieter Cornelisse**
head of Mainport Strategy KLM Operations

→ Cornelisse is binnen KLM verantwoordelijk voor de definiëring van het strategisch pad en de positionering van het Hub-netwerk op luchthaven Schiphol.

“Groeien van Schiphol kan alleen met respect voor de omgeving, deze gaan hand-in-hand. Ik ben niet alleen werknemer van KLM, maar ook bewoner die vliegtuigen ziet en hoort overkomen. Mijn maatschappelijke betrokkenheid is daardoor groot.”

Cornelisse is ook van jongs af aan geïnteresseerd in alles wat met vliegen te maken heeft. “Vroeger in de klas keek ik liever naar buiten dan dat ik oplette. Ik heb uiteindelijk werktuigbouwkunde gestudeerd en ben daarna bij KLM gaan werken. Inmiddels is dat bijna 25 jaar geleden. Met mijn technische achtergrond kwam ik terecht bij de Technische Dienst. Daarna volgde de Dienst Logistiek, Marketing, Sales, Automatisering en Netwerk & Alliances. Ik geef nu sinds een jaar leiding aan de strategische afdeling Mainport Strategy en rapporteer aan de Board. Met mijn team verricht ik strategische studies, maken we de juiste vertaling naar benodigde (grond) infrastructuur en rekenen we door wat investeringen op middellange en lange termijn betekenen. Ook zijn wij als afdeling verantwoordelijk voor het behoud en vergroten van het maatschappelijk draagvlak in de omgeving (voorbereidingen Alderstafelproces).”

KLM heeft gemiddeld per dag ca. 575 starts en landingen op luchthaven Schiphol en de Hub van KLM en partners op Schiphol vliegt naar 171 bestemmingen. Per jaar vliegen ruim 35 miljoen passagiers met KLM Groep en partners (KLM Groep is KLM, Transavia en Martinair). Van luchthaven Schiphol maken jaarlijks ca. 50 miljoen passagiers gebruik. “Met Schiphol trekken we dus 3x Nederland leeg”, aldus Cornelisse. Van het totaal aantal passagiers van KLM en partners is ca 70% transfer. Slechts 30% van het aantal passagiers vliegt dus van en naar Nederland. De luchtvaart in Nederland is goed voor 26 miljard euro aan bijdrage BNP en de luchtvaart biedt aan ca. 290.000 mensen een baan. Voor de achtste keer op rij is Air France-KLM de nummer één in de zogenaamde Dow Jones.

“De klant staat bij KLM centraal. We verbeteren onze producten doorlopend door naar onze klanten te luisteren. De middenstoel in de business class is zo’n voorbeeld waarbij we goed naar onze klanten geluisterd hebben. Een vrije middenstoel (op een rij van 3) levert veel extra comfort op voor onze reizigers in business class. De social media is in ons klantcontact ook een belangrijk kanaal geworden. Tijdens de Aswolk zo’n 2,5 jaar geleden gebruikten wij onder andere twitter om de passagiers — die overal ter wereld gestrand waren — te informeren. Elf dagen lang hadden we met hen intensief contact. Inmiddels worden alle kanalen 24 uur van de dag door een team van 4 specialisten uitgeluisterd en krijgen klanten op gestelde vragen vrijwel direct antwoord.”

Er zijn vier ‘pijlers’ te definiëren die voor KLM van groot belang zijn, t.w. (I) de strategische driehoek, (II) het netwerk, (III) de infrastructuur en (IV) de omgeving. De eerste pijler is de strategische driehoek welke bestaat uit de regelgever (de overheid), de capacity providers (AAS en LVNL) en de klant (KLM). “Deze ‘drie hoeken’ staan met elkaar in verbinding en als er goed wordt samengewerkt kan een krachtige en concurrerende mainport ontwikkeld worden. Ook het vullen van de almaar schaarser wordende ruimte op Schiphol kan optimaal gebeuren als de driehoek goed functioneert. Hier speelt selectiviteitsbeleid een rol. In de Luchtvaartnota van het kabinet — en ook in de zogenaamde Aldersakkoorden — is vastgelegd dat de almaar schaarser wordende ruimte op Schiphol primair gevuld dient te worden met mainport gebonden verkeer. Dit betreft verkeerssegmenten waarvan wordt aangenomen dat zij een sterke bijdrage leveren aan de regionale (vestigingsklimaat) en Nederlandse economie. De bereikbaarheid en de leefomgeving moeten in balans blijven met de groei van Schiphol. De tweede en derde pijler richten zich respectievelijk op de internationale verbindingen en infrastructuur. De brede portefeuille van longhaul bestemmingen (maar liefst 81) kan KLM aanbieden door de grote component van transferpassagiers die zij aan boord weet te krijgen door het slimme blokensysteem. Kwetsbaar punt in het KLM netwerk is daarentegen wel dat de grote transfercomponent betekent dat de gevlogen inkomsten per kilometer relatief laag zijn. Er wordt bij transferpassagiers 1

ticket verkocht die in de “inkomstenadministratie” verdeeld dient te worden over 2 vluchten. Transfer levert KLM het ‘volume’ en de lokale passagiers leveren de grootste bijdrage aan de ‘marge’. Om deze transferpassagiers te ‘verleiden’ via Schiphol te vliegen, zorgen wij niet alleen voor een scherpe prijs — dit segment kent een hoge prijselasticiteit — maar ook voor een zo kort en efficiënt mogelijke aansluiting op zijn/haar doorgaande vlucht. Een passagier die bijvoorbeeld vanuit Trondheim naar Boise (USA) wil heeft de keuze uit meerdere Europese Hubs. Deze passagier kan ook via London Heathrow of Frankfurt. Vanwege het netwerk van KLM en partners en de gunstige geografische ligging van Nederland is het totale reispad vanuit de Scandinavische markt naar Noord-Amerika veelal het kortst via Schiphol. Wij houden rekening met tijdsverschillen. De scheduling ‘windows’ van onze grote vloot bepaalt hoe we de zogenaamde blokken op Schiphol inrichten. Streven daarbij is dat we zoveel mogelijk spreiding aanbrengen om de infrastructuur optimaal te benutten. Zo vertrekt de vlucht naar China aan het eind van de middag en komt deze ook vanuit China aan het einde van de middag weer op Schiphol. Het maakt door het ‘omni-directional’ blokkensysteem niet uit hoe laat je landt vanuit een longhaul bestemming op Schiphol landt. Je hebt vanuit elk blok een doorgaande vlucht naar Oslo, Barcelona, Geneve, etc. Samenwerken is de kracht van KLM en is dat van oudsher altijd al geweest. Op de Noord-Atlantische routes zijn we begin jaren negentig met NorthWest airlines pionier geweest door de netwerken aan weerszijde van de trans-Atlantische oceaan met elkaar te ‘verknopen’ middels zogenaamde codeshares op elkaar vluchten. In 1997 hebben we deze samenwerking omgezet naar een zogenaamde Joint Venture, een constructie waarbij de inkomsten en kosten bij elkaar worden opgeteld en (ongeveer) naar rato van productie worden verdeeld. Met succes heeft KLM inmiddels 5 JV’s met andere strategische partners en we zien nu op het wereldtoneel andere grote luchtvaartcombinaties dezelfde constructie doorvoeren. We gaan in alle werelddelen eerst op zoek naar een strategische partner voordat we een nieuwe longhaul bestemming introduceren. Het Verenigd Koninkrijk en Scandinavië vormen voor KLM natuurlijk ‘achterland’. In de ontwikkeling van haar netwerk kijkt KLM goed naar mogelijkheden waarbij zij van

de geografisch gunstige ligging van Schiphol gebruik kan maken. Het verbinden van een bestemming als Los Angeles met Kaapstad via Amsterdam geeft een aanzienlijk korter reispad dan dat een dergelijke passagier via Dubai zou vliegen (via Amsterdam reist een passagier maar liefst 4 uur korter). Dit geldt ook voor reispaden vanuit Zuid-Amerika via Amsterdam naar Japan, Korea en Noordelijk China. Van Rio naar Peking is voor een passagier 45 minuten korter dan via Dubai. Dit betekent natuurlijk niet dat we geen concurrentie ondervinden, want als de prijs maar laag genoeg is dan kan een passagier altijd verleid worden om wel een reispad via Dubai te kiezen. We zijn maar een klein land en in verhouding een kleinere hub, maar onze geografische ligging biedt geweldige mogelijkheden.”

Cornelisse wisselt van zijn presentatie naar een ander scherm. Een wereldbol verschijnt in beeld. Wanneer deze geanimeerd begint te draaien, verschuift het publiek enthousiast op zijn stoel. Van ver achter uit de zaal klinkt geroezemoes over deze fantastische technologie waarmee de vluchten van KLM over de hele wereld zichtbaar worden, zowel heen- als terugvluchten. “Met deze animatie kunt u zien hoe de vertrekken van en naar Schiphol geregeld zijn. Wanneer een vliegtuig naar Kaapstad vertrekt komt de zon in Nederland net op. Met het weinige tijdsverschil en de lengte van de vlucht komt het vliegtuig in het begin van de avond aan op zijn bestemming. Zoals Guillaume Burghouwt al vertelde is het de doelstelling vluchten binnen 2 uur na landing weer retour te sturen. Iets later op de avond vertrekt het toestel weer vanuit Kaapstad naar Schiphol en komt ‘s morgens vroeg aan. De vlucht met KLM biedt een zakenman de mogelijkheid om op de heenreis aan boord te werken. ‘s Avonds laat komt hij aan in Kaapstad waar hij meteen naar zijn hotel kan om vervolgens de volgende ochtend fris aan zijn werkdag te beginnen. Een zakenman die liever op de heenreis gaat slapen kiest voor zijn vlucht voor de hub Charles de Gaulle (de andere van de dual hub van Air France en KLM). Vanaf CDG vertrek het vliegtuig naar Kaapstad namelijk ‘s avonds laat om vervolgens ‘s morgens aan te komen. De zakenman kan dan bij aankomst direct door naar zijn bespreking zonder een hotel in te hoeven. Voor de terugvluchten geldt het tegenover gestelde. De dual-hub van Air France en

KLM biedt deze zogenaamde dubbele ‘tijdsvensters’ ook naar tal van andere longhaul bestemmingen.”

De vierde en laatste pijler focust op de omgeving. “De omgeving is belangrijk in het behouden van draagvlak. KLM is maatschappelijk betrokken. Naast steun aan verschillende goede doelen, onder andere het WNF, zet de luchtvaartmaatschappij zich in voor het stiller, preciezer, schoner opereren. KLM heeft ook een sterk ontwikkelde sociale kant, zij biedt namelijk als één van de grootste private ondernemingen aan ruim 27.000 mensen een baan in Nederland. Minimaliseren van onze impact op het milieu is een belangrijke doelstelling. Zo zijn wij doorlopend bezig onze routes te optimaliseren en nemen wij brandstof besparende maatregelen, zoals het wassen van de motoren met water. Ook besparen we op gewicht door lichtere trollies te gebruiken. Binnen KLM wordt verder nog gewerkt aan het slimmer verwerken van afval (op locatie omzetten in energie), energievermindering en zuiniger waterconsumptie.”

Er klinkt een luid applaus. Moderator Menno van der Veen betreedt het podium weer en vraagt Guillaume Burghouwt hetzelfde te doen. “Allereerst wil ik jullie hartelijk danken voor deze heldere presentaties. Duidelijk is geworden dat de levensader van KLM, en daarmee ook Schiphol, de samenwerkingen betreft, zoals Guillaume dit duidelijk heeft verwoord. Het geheel Schiphol als hub bestaat uit losse componenten die in goede harmonie dienen samen te werken. Een goede samenwerking binnen de sector en ook tussen de sector en de Rijksoverheid is van cruciaal belang om Schiphol als luchthaven en hub concurrerend te houden.”

Het publiek loopt na afloop druk napratend het auditorium uit en overtuigd van ‘onze’ hub-status.

←

MINIMALISEREN VAN
ONZE IMPACT OP HET
MILIEU IS EEN BELANG-
RIJKE DOELSTELLING.
ZO ZIJN WIJ DOOR-
LOPEND BEZIG
ONZE ROUTES TE OPTI-
MALISEREN EN NEMEN
WIJ BRANDSTOF
BESPARENDE
MAATREGELEN.

Pieter Cornelisse

Colofon publicatie
Luchthavensymposia 2016 – 2012

Verslaglegging
Renée Hartog

Moderator
Menno van der Veen

Organisatie
Yvonne Lub
coördinator Podium voor Architectuur
Barbara Luns
projectleider Podium voor Architectuur

Inhoudelijke ontwikkeling
Stichting Vrienden Podium voor Architectuur:
Joop Krul (overleden juli 2016), Frits Vermeijs, Kees Smilde,
Paul Jansen, Daniela Wullers, Mark Soree, Bert Uitterhoeve

Grafisch ontwerp
Montse Hernández i Sala

Fotografie landschap
Theo Baart

November 2016 **Schiphol naar de toekomst** **De adaptieve luchthaven**

Opening
John Nederstigt
wethouder Duurzame Economische Ontwikkeling, Innovatie,
Onderwijs en Jeugdzorg en Locoburgemeester gemeente
Haarlemmermeer

Sprekers
Kees Christiaanse
partner KCAP Architects & Planners
Theo Baart
fotograaf
Cees van der Veen
partner LOLA Landscape Architects
Marieke Berkers
architectuurhistoricus
Paul Mijksenaar
founder Mijksenaar Wayfinding Experts

Boekpresentatie 'De Adaptieve Luchthaven'
Aan: **André van den Berg**
CCO Schiphol Group
Door: **Joost van Faassen** en **Bart de Jong**
redacteuren De Adaptieve Luchthaven

Januari 2016 **Het DNA van een betere luchthavenregio**

Opening
Adam Elzakalai
wethouder Economische Zaken, Ruimtelijke Ordening,
Luchthavenzaken en Sport gemeente Haarlemmermeer

Sprekers
Kees Smilde
voorzitter Stichting Vrienden Podium voor Architectuur - CASE
Begeleiding, Organisatie Advies & Management
Reinier de Graaf
partner OMA, directeur AMO
Guillaume Burghouwt
hoofd Luchtvaartonderzoek SEO economisch onderzoek
Jeanet van Antwerpen
CEO SADC
Helen Toxopeus
researcher Impact Centre Erasmus, New Economics
Isabelle Vries
senior adviseur Corporate Strategy van Havenbedrijf Rotterdam
en programmamanager van het uitvoeringsprogramma
Havenvisie 2030
Joost van Faassen
beleidsmedewerker gemeente Haarlemmermeer
Kai van Hasselt
researcher Shinsekai Analysis
Liesbeth van der Pol
supervisor Architectuur en Stedenbouw Schiphol Amsterdam
Airport
Roel in 't Veld
hoogleraar Tilburg University, strateeg

Oktober 2014

Towards a Better Airport Region

Opening

Adam Elzakalai

wethouder Economische Zaken, Ruimtelijke Ordening,
Luchthavenzaken en Sport gemeente Haarlemmermeer

Sprekers

Koos Bosma

hoogleraar Architectuurgeschiedenis en Erfgoedstudies, VU
Amsterdam

Kees Christiaanse

voormalig supervisor Amsterdam Airport Schiphol

Andy van den Dobbelsteen

hoogleraar Climate Design & Sustainability, TU Delft

Ellen van Bueren

universitair hoofddocent TU Delft, faculteit Techniek, Bestuur &
Management

Bart de Jong

beleidsadviseur gemeente Haarlemmermeer

Martijn Lugten

master stedenbouwkunde TU Delft, faculteit Bouwkunde

Christian Salewski

lecturer Architectuur en Stedenbouw, ETH Zürich

Benedikt Boucsein

ontwerpdocent en onderzoeker, ETH Zürich, Better Airport
Regions

Liesbeth van der Pol

supervisor Architectuur en Stedenbouw Amsterdam Airport
Schiphol

November 2013

AirportCity

Masters of AirportCity

Sprekers

Jan Benthem

oprichter en partner Benthem Crouwel Architects

Rijk Boerma

partner Mijksenaar Wayfinding Experts

Maarten Buijs

landschapsarchitect West 8 Urban Design & Landscape
Architecture

November 2013

AirportCity

Vergezichten

Sprekers

Herman Vuijsje

socioloog, onafhankelijk journalist en schrijver

Reinier de Graaf

architect en stedenbouwkundige, partner van OMA

November 2013
AirportCity
Metropolitane Strategie & Connectivity

Sprekers

Zef Hemel

hoogleraar Grootstedelijke Vraagstukken (Wibaut leerstoel)
Universiteit van Amsterdam

Peter de Kruijk

adjunct-directeur Amsterdam Inbusiness

Mathis Güller

directeur Güller Güller Architecture Urbanism, Rotterdam Zürich

November 2013
AirportCity
AirportCity als Businessmodel

Sprekers

Maarten de Groof

CCO Schiphol Group

Arthur van Dijk

voormalig wethouder gemeente Haarlemmermeer en voorzitter
Transport en Logistiek Nederland

Michel van Wijk

onderzoeker *Better Airport Regions* TU Delft i.s.m. Universiteit
van Amsterdam en adviseur markt en strategie SADC

November 2012
Bewegingen rond de luchthaven
Bewegingen en Megastructuur

Sprekers (beiden overleden 2016)

Koos Bosma

hoogleraar Architectuurgeschiedenis en Erfgoedstudies,
VU Amsterdam

Joop Krul

voormalig directeur Airport Development Schiphol Group

November 2012
Bewegingen rond de luchthaven
Van mainport naar Metropool

Sprekers

Peter Joustra

senior projectleider SADC

Sjoerd Feenstra

directeur stedenbouwkundig bureau Urhahn Urban Design

November 2012
Bewegingen rond de luchthaven
De ontwikkeling van Schiphol tot Airportcity

Sprekers

Maurits Schaafsma

senior planoloog Schiphol Group

Jasper Daams

general manager strategy & performance Luchtverkeersleiding
Nederland

Oktober 2012
Bewegingen rond de luchthaven
Logistiek als uniek sellingpoint

Sprekers

Enno Osinga

senior vice president Cargo Schiphol Group

Robin Audenaerd

projectmanager Air Cargo Netherlands

Moderator

Michiel Hulshof

Oktober 2012
Bewegingen rond de luchthaven
Bewegingen en reizigers

Sprekers

Guillaume Burghouwt

hoofd Luchtvaartcluster SEO Economisch Onderzoek

Pieter Cornelisse

head of Mainport Strategy KLM Operations

Verslaglegging

Charlotte Fritschy



