



LEVEN ONDER HET LUCHT RUIM

Theo Baart
Tijs van den Boomen

nai010 uitgevers
Ideas on Paper

Leven onder
het luchtruim

Hoe Schiphol
duizend vierkante
kilometer in
zijn greep houdt
en hoe dat
anders kan

Theo Baart
Tijs van den Boomen

nai010 uitgevers
Ideas on Paper

	Op pad	3
Opening	De vuile hand	5
	De vraag	7
	Het onderzoek	9
	De achtergrond	12
	Lemma's algemeen	20
	Rekenlandschap	32
De banen	Aalsmeerbaan	64
	Zwaar getroffen	66
	Lemma's Aalsmeerbaan	74
	Op de fiets — Schoonheid en verval	112
	Kaagbaan	122
	Dubbele ruggengraat	124
	Lemma's Kaagbaan	132
	Op de fiets — Landschap XXXL	166
	Buitenveldertbaan	176
	Slagschaduw	178
	Lemma's Buitenveldertbaan	186
	Op de fiets — Dwars door de stad	218
	Zwanenburgbaan	226
	Het erf	228
	Lemma's Zwanenburgbaan	237
	Op de fiets — Tussen twee havens	270
	Polderbaan	278
	Oude polders	280
	Lemma's Polderbaan	288
	Op de fiets — Oude en nieuwe monumenten	316
	Oostbaan	324
	Te voet — Het privébaantje	326
	Meetlandschap	332
Slot	Uit het moeras	355
	Scenario's voor sluiting	356
	Een plan voor Groot-Amsterdam	362
	Wonen	369
	Economie	374
	Groen	376
	Infra	378
	En verder	381
Naslag	Verantwoording	382
	Data meetposten	384
	SchipholSpeak	386
	Literatuur	390
	Websites	393
	Overzicht lemma's	394
	Register	394
	Colofon	400

Als het over de omgeving van Schiphol gaat, dan is het altijd in negatieve zin: hoe de hinder zo goed en zo kwaad als het gaat te verdelen. Wij onderzoeken het gebied op zijn eigen merites: we kijken naar de historie en de schoonheid, naar de verwaarlozing en de vitaliteit en zoeken vandaaruit naar een nieuw ruimtelijk perspectief.

Wat wij doen noemen we, bij gebrek aan een beter woord, journalistieke planologie. Niet in de academische betekenis, maar in de zin van Van Lohuizen, de man die samen met Van Eesteren de Amsterdamse Westelijke Tuinsteden schiep en die wordt beschouwd als een van de grondleggers van de Nederlandse planologie.

Onderzoek doe je wandelend en op de fiets, vond Van Lohuizen, en je verzamelt niet alleen cijfers en kaarten, maar gebruikt ook je verbeeldingskracht en intuïtie om 'tententies voor de toekomst' op het spoor te komen. Dat is precies wat wij hebben gedaan — de een met een camera, de ander met woorden.

Dit boek wil een handreiking zijn voor de zoektocht naar een gelijkwaardige verhouding tussen lucht en land.

‘De handhavingspunten zijn de hoekpunten van het overheidsbeleid, daarmee wordt geluidsoverlast bewaakt en dus moeten ze ergens in het boek komen,’ zegt Baart opgewekt. ‘Ik heb de Rijksdriehoekskoördinaten al opgezocht.’¹ Onge-
lovig kijk ik naar de kaart van Google Maps die hij heeft gemaakt: ‘Maar dan zie je een weiland, of een rijtje huizen, of een tennisbaan. Wie wil daar nu naar kijken?’

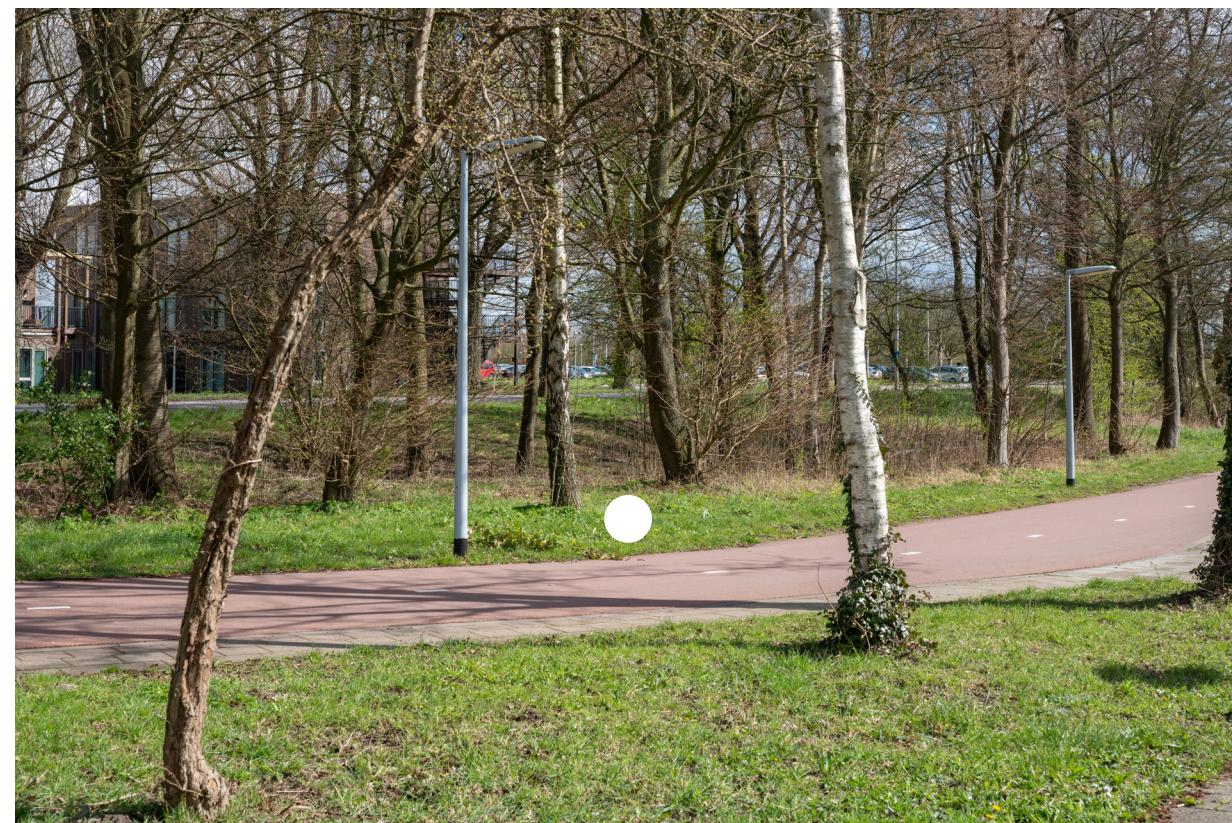
Baart wil al beginnen aan een college over de noodzaak om het onzichtbare zichtbaar te maken, maar hij bedenkt zich: ‘Laat me ze eerst maar eens fotograferen, dan kijken we daarna wat we ermee kunnen. Ik neem trouwens alleen de “handhavingspunten etmaalperioden”, dan zijn het er maar 35. De 25 punten die alleen voor de nacht gelden laat ik zitten.’ *Maar 35?*, denk ik, maar ik zeg niks.

Zes weken later heeft Baart een eerste serie gefotografeerd, hij spreidt de prints uit op tafel: ‘Dit zijn de tien punten onder Amstelveen.’ Een beeld van genadeloos witte kassen eist meteen al mijn aandacht op, maar Baart dwingt me naar het geheel te kijken: ‘Neem zo’n gangetje tussen twee huizenblokken, of zo’n bedrijventerreintje met geparkeerde witte busjes, dat zijn beelden die ik normaal nooit zou maken, maar het is wel hardcore Nederland. En belangrijker: deze punten hebben enorme invloed op het dagelijks leven van mensen. Als het systeem berekent dat een zo’n punt overbelast dreigt te worden, dan worden vliegtuigen naar een andere baan gedirigeerd. In theorie althans.’

‘Dus we kijken naar een rekenlandschap,’ knik ik, ‘maar dan moeten we ook nauwkeurig zijn, vind ik, waar liggen die punten dan precies?’ Met een witte stift zet Baart een stip in het gras voor de kassen. Op de foto van het gangetje zet hij een wat grotere stip bij het begin van het tuinhek van het huis links. ‘Hoe kleiner de stip, hoe verder weg het handhavingspunt, begrijp je? Het is natuurlijk niet helemaal exact, maar het geeft een goede indruk.’

Geboeid kijk ik toe hoe hij stippen op de foto’s zet en zo het geluidslandschap zichtbaar maakt.

1 → Handhavingspunten (p. 27)



↑ Nr. 03 Rijksdriehoekskoördinaten (RD): x 104 150 / y 474 925 (m) ↓ Nr. 11 RD: x 109 175 / y 498 100 (m)





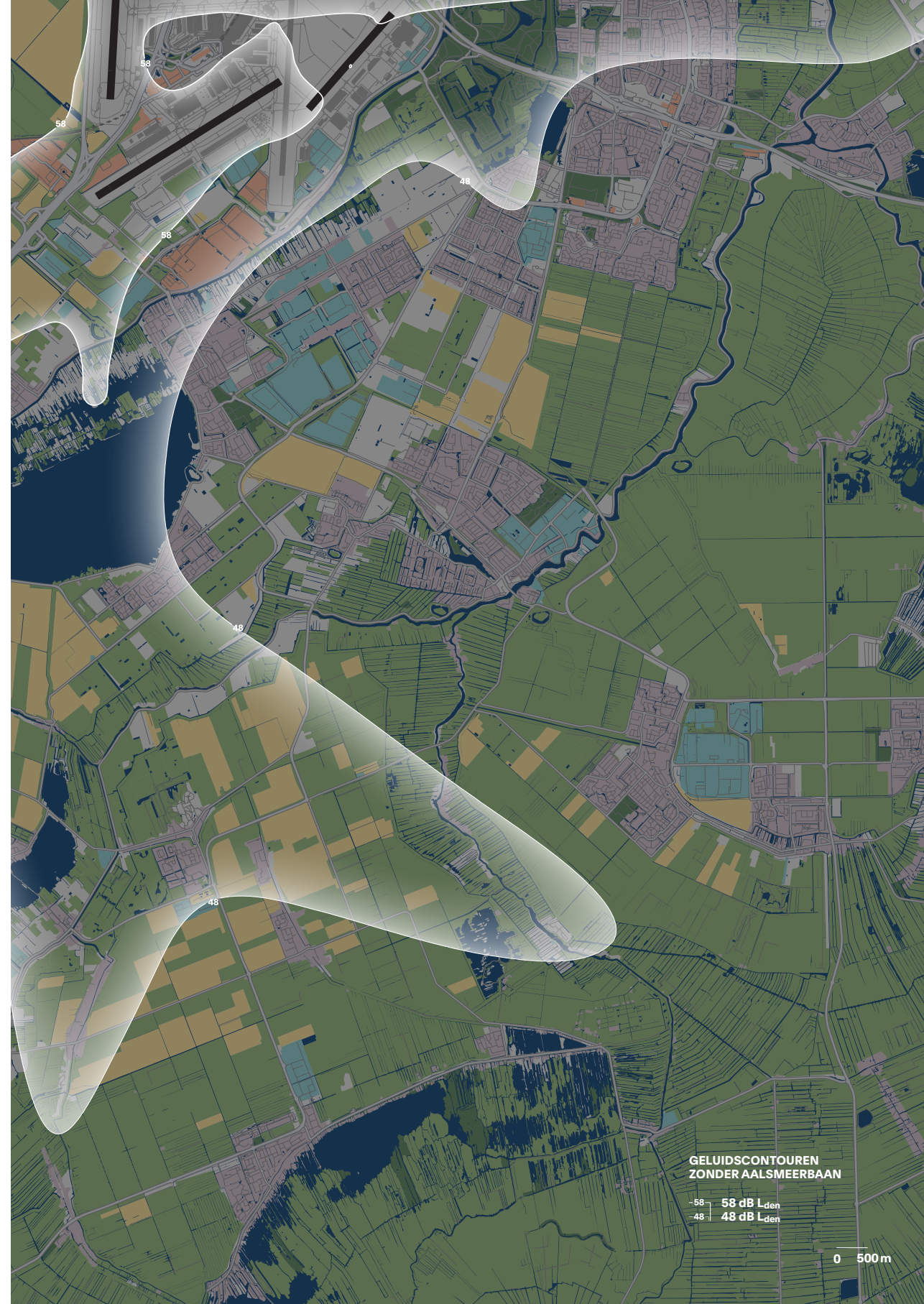
↑ Nr. 19 RD: x 113 625 / y 482 275 (m) ↓ Nr. 27 RD: x 112 500 / y 468 500 (m)



REKENLANDSCHAP

- Handhavingspunten







04
781 - 810

1 Spottersplek

De Buitenveldertbaan en de Polderbaan hebben een officiële spottersplek, compleet met borden, parkeerplaatsen en toiletten. De Aalsmeerbaan en de Zwanenburgbaan moeten het doen met een officieuze vermelding op Google Maps, maar je kunt er wel zonder veel moeite je auto kwijt. En de Kaagbaan? Die ontbeert zelfs de meest elementaire voorzieningen.

Het bloed van de spotters kruipt waar het niet gaan kan, zeker omdat ruim een van de drie vertrekkende vliegtuigen hier het luchtruim kiest. En dus klitten vliegtuigminnende mannen en een enkele vrouw samen in de bocht waar de Folkstoneweg overgaat in de Aalsmeerderweg. Hun auto's zetten ze, tot irritatie van de paar overgebleven buurtbewoners, bij de kruising met de Kruisweg.

Het zicht op de Kaagbaan — met bijna 150 duizend starts en landingen per jaar — is fenomenaal. En als het even rustig is, biedt de omgeving een aardig inkijkje in de prozaïsche kant van Schiphol. Rechts staat een zwarte doos met een licht golvende daklijn met een oppervlak van zes hectare, dat is het splinternieuwe gebouw 17 voor de afhandeling van luchtvracht. Rechts achter je staan twee reusachtige dozen met gekleurde strepen op de zijkant, daar zit de van oorsprong Duitse distributeur Rhenus. En links achter je staan tot slot twee hoge zwarte dozen met hekken en koelinstallaties op het dak, die zijn van NTT Global Data Centers.

Datacenters en distributiedozen, dat zijn de ruimtevreters onder de Kaagbaan.

Fiets naar het zuiden tot de kruising. Rechts staat, een beetje verscholen onder de bomen een verwaarloosd bakstenen gebouw-tje, het voormalige station Aalsmeerderweg aan de al even voormalige spoorlijn Aalsmeer-Haarlem. Sla linksaf en rijd tot het viaduct van de N201.

2 De gok die goed uitpakte

Dat de N201 hier ligt, is te danken aan de gok die de gemeente Haarlemmermeer en de provincie Noord-Holland in 2009 namen. Dat de N201 er na jarenlange voorbereiding moest komen was onomstreden, hoe die zou lopen nog niet.¹

Het Rijk had net een ruimtelijke reservering gemaakt voor de extra baan die Schiphol hier wilde aanleggen, de Parallele Kaagbaan.² Dat kon volgens de ambtenaren van het toenmalige ministerie van Verkeer en Waterstaat makkelijk, want de N201 kon zuidelijker komen te liggen, dus dichterbij de Ringvaart. Daar dachten de gemeente Haarlemmermeer en de provincie Noord-Holland heel anders over: zij zagen de zuidelijke

OP DE FIETS

Route

- 01 Spottersplek Kaagbaan
- 02 De gok die goed uitpakte
- 03 Restant van de reservering
- 04 Caravanstallingen
- 05 Fabrieksterrein in dorps hart
- 06 Gunde het Rijk het dorp een succesje?
- 07 Drie kilometer omtrek
- 08 De kerktoeren van Abbenes
- 09 Landgoed Kleine Vennep
- 10 Spookhotel en schuurkerk
- 11 Olifantsgras
- 12 Voormalige testlocatie
- 13 Voorheen Beukenhorst-West
- 14 De Hoek



OVERZICHT KAARTEN

Beperkingengebied
luchthavenindelingbesluit (LIB) 13
Uitvliegroutes 15
Geluidscontouren 17
Inzet banen (Schiphol) 23
Inzet banen (per baan) 23
Haarlemmermeerpolder 24

Rekenlandschap 61

AALSMEERBAAN
Beperkingen Aalsmeerbaan 69
Geluidscontouren met Aalsmeerbaan 70
Geluidscontouren zonder Aalsmeerbaan 71
Bloemenbusiness 75
Wonen 75
OV-lijnen en groen 76
Op de fiets 113

KAAGBAAN
Beperkingen Kaagbaan 127
Geluidscontouren met Kaagbaan 128
Geluidscontouren zonder Kaagbaan 129
Noord/Zuidlijn – Hoe verder? 135
Economie 135
Plannen Rijsenhout (aantal woningen) 136
Op de fiets 167

BUITENVELDERTBAAN
Beperkingen Buitenveldertbaan 181
Geluidscontouren met Buitenveldertbaan 182
Geluidscontouren zonder Buitenveldertbaan 183
Kronenburg en omgeving 189
De Nieuwe Kern en Werkstad Overamstel 189
Snelwegen en groen 190
Op de fiets 219

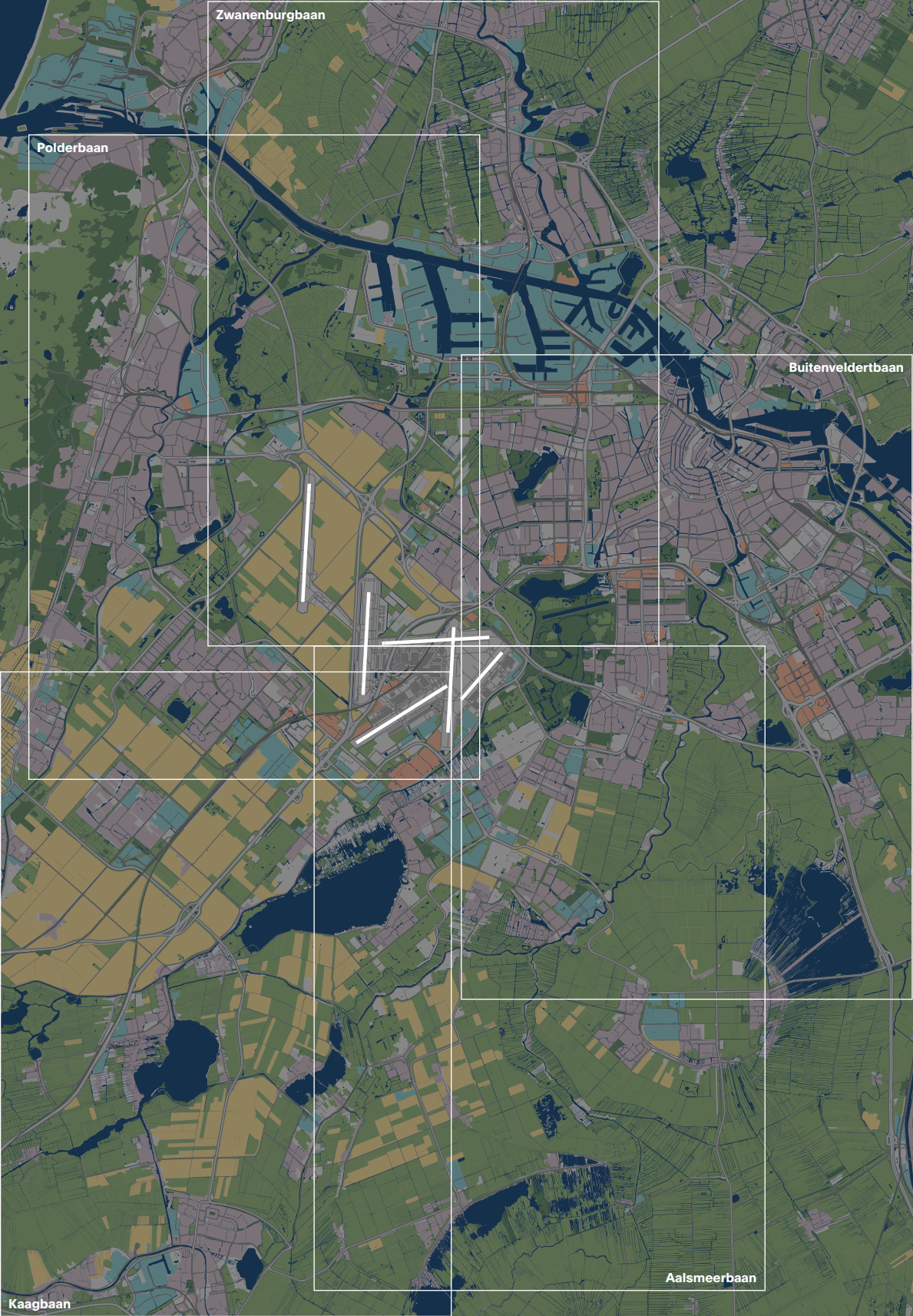
ZWANENBURGBAAN
Beperkingen Zwanenburgbaan 231
Geluidscontouren met Zwanenburgbaan 232
Geluidscontouren zonder Zwanenburgbaan 233
Halfweg en Zwanenburg 239
Economie 239
Noord/Zuidlijn – Hoe aanlanden? 240
Groen 240
Op de fiets 271

POLDERBAAN
Beperkingen Polderbaan 283
Geluidscontouren met Polderbaan 284
Geluidscontouren zonder Polderbaan 285
Liede 290
Op de fiets 317

OOSTBAAN
Wandeling Oostbaan 329

Meetlandschap 332

Spijkerboorroute 359
Groot-Amsterdam geluid 364
Groot-Amsterdam structuur 366



Schiphol blokkeert de ruimtelijke ontwikkeling van een gebied dat ruim vijfmaal zo groot is als Amsterdam. Krimp van het vliegverkeer staat inmiddels hoog op de politieke agenda, maar naar het landschap onder het luchtruim kijkt niemand om.

Fotograaf Theo Baart en journalist en stadsonderzoeker Tijs van den Boomen richten zich juist op de omgeving van de luchthaven: wat is er te winnen als je een of meer start- en landingsbanen sluit? Aan de hand van reportages, essays, fietsroutes, kaarten en foto's geven ze een verrassend beeld van de regio rond Schiphol.

Aan het eind laten ze zien welke banen dicht zouden kunnen en wat je nú al kunt doen, van herriebestendige stedenbouw tot fietsbruggetjes en van leefbare bedrijventerreinen tot nieuwe natuur.

