**Why – naar een duurzame deltametropool**

De Schiphol-regio, de Randstad en eigenlijk de hele Nederlandse delta lopen vast: congestie (OV en weg), gebrek aan goede snelle internationale (trein)verbindingen, gebrek aan ruimte voor woningen, gebrek aan ruimte voor gebiedsontwikkeling en recreatie, toenemende milieuschade en hinder. Nederland moet zijn delta op nieuwe -duurzame- leest schoeien met een aantrekkelijk leefklimaat en betere verbindingen. Als onderdeel daarvan zoeken we naar een duurzame en vitale toekomst voor onze nationale luchthaven. Werken aan deze nieuwe toekomst, laat vanzelfsprekend onverlet dat we ook nu al moeten voorkomen dat Schiphol in een ‘*standstill’* terecht komt en positie verliest.

**What – Schiphol op zee in combinatie met de ontwikkeling van Schiphol Stad**

Vanuit deze achtergrond is door *KuiperCompagnons* en *Facton* een inspirerende en maatschappelijke *businesscase* ontwikkeldwaarbij Schiphol naar zee wordt gebracht in combinatie met de aanleg van nieuwe woningen en natuur (*Schiphol Stad*) op de huidige locatie van de luchthaven.[[1]](#footnote-1) Met deze tweeslag wordt de geluidhinder en fijnstof voor bewoners in het hart van de Randstad sterk verminderd. De vrijkomende ruimte biedt een unieke mogelijkheid om midden in de Randstad klimaat-adaptief ca. 200.000 -250.000 woningen te bouwen en om extra natuur en bijvoorbeeld hoogwaardige OV-verbindingen aan te leggen (ter vervanging van korte afstand vluchten). Naast de voordelen voor burgers (woningen, meer natuur, minder geluid) biedt het plan kansen voor Nederland om te laten zien wat we kunnen en onze delta-metropool opnieuw duurzaam vorm te geven. Wij stellen voor de haalbaarheid van de plannen zo snel mogelijk grondig te onderzoeken voor eens en altijd. Eerste berekeningen laten zien dat de financiering voor ca. de helft gedekt kan worden vanuit de ontwikkeling van de nieuwe woningen, zodat de concurrentiepositie van het Nederlandse luchtvaartcluster niet wordt aangetast.

**How – 15 jaar doorlooptijd met een *no-regret* stappenplan**Wij willen naar aanleiding van de voorstellen het initiatief nemen voor het opzetten van een samenwerkingsverband/consortium (*Oranje-verbond*) dat in publieke-private vorm een gedegen haalbaarheidsonderzoek uitvoert met de Rijksoverheid als trekker. Dit consortium moet breed worden samengesteld, inclusief maatschappelijke stakeholders. Samengevat is dan het volgende *no-regret* stappenplan mogelijk in naar schatting zo’n 15 jaar als we daar samen de schouders onder zetten:

* 2 jaar voor grondig haalbaarheidsonderzoek en schetsontwerp(en): in de onderzoeksfase wordt de innovatieve kracht van Nederland (bedrijfsleven én overheid) bij elkaar gebracht om de diverse oplossingen en modellen in beeld te brengen. Expertgroepen toetsen wat de voor- en nadelen zijn van de diverse oplossingsrichtingen. Vanuit deze systematiek van maken-en-beoordelen wordt het haalbaarheidsadvies opgebouwd. Binnen 2 jaar kan zo tot overtuigende adviezen worden gekomen, waarop politiek/bestuurlijk afgewogen besluitvorming plaats kan vinden. In dit traject is nadrukkelijk plaats voor eerste meningsvorming en participatie van maatschappelijke stakeholders, zowel in het maak- als het beoordelingstraject.
* 5 jaar voor definitief bepalen van de go/no-go. In deze fase vindt de uitwerking van het voorlopig (VO) en definitief ontwerp (DO) plaats en worden de benodigde procedures, vergunningen en MER-traject doorlopen.
* 8 jaar voor de realisatie na het besluit tot uitvoering: uit onderzoek en op basis van vergelijkbare projecten[[2]](#footnote-2) schatten wij dat het project -mits strak gemanaged- uiteindelijk in zo’n 8 jaar kan worden gerealiseerd. Dus: verbinding Schiphol-Schiphol-Zee, het eiland in zee, aanleg Terminal en Landingsbanen, start eerste realisaties Schiphol-Stad; verlengde Zuidas, etc. Nu zijn overigens ook al aanvullende landzijdige investeringen nodig die kunnen aansluiten op het nieuwe Schiphol (denk aan doortrekken Noordzuid-Lijn).

**Hoe verder?**

Wij vragen de politiek om nog dit jaar het onderzoekstraject voor de eerste twee jaar te steunen en te faciliteren. Dan wordt de optie voor eens en altijd grondig onderzocht met een *no-regret* trechteraanpak én met maatschappelijk draagvlak van alle betrokkenen.

**Bottomline**

Onderzoek is *no-regret*! Laten we hier samen de schouders onder zetten en durven dromen.

1. In dit plan blijft de bestaande infra voor welkom en inchecken van reizigers behouden en worden reizigers vanaf de huidige locatie naar zee gebracht. [↑](#footnote-ref-1)
2. Vergelijkbare complexe projecten waarbij gewerkt is binnen tijd en budget: 2e Maasvlakte, Öresunt/ Feamar Brug-tunnel projecten Denemarken en Gotthard Basistunnel. Succesfactoren: degelijk projectmanagement, publiek-private samenwerking, win-win denken, etc. [↑](#footnote-ref-2)