

## Zwanenburgzang

Ten Raa, T.

*Published in:*  
Economisch Statistische Berichten

*Publication date:*  
1997

[Link to publication](#)

*Citation for published version (APA):*  
Ten Raa, T. (1997). Zwanenburgzang. Economisch Statistische Berichten, 82(4097), 203-203.

### **General rights**

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal

### **Take down policy**

If you believe that this document breaches copyright, please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.



## Zwanenburgzang

**Auteur(s):**

Raa, M.H. ten  
Universitair hoofddocent aan de Katholieke Universiteit Brabant.

**Verschenen in:**

ESB, 82e jaargang, nr. 4097, pagina 203, 12 maart 1997

**Rubriek:**

Column

**Trefwoord(en):**

verkeer, vervoer, infrastructuur

**Montréal is een fijne stad, ik kom er vaak en met genoeg. Het ligt zeer strategisch, op slechts zes uur vliegen van Amsterdam. Mensen uit Québec gebruiken dan ook veelvuldig Schiphol als aanvlieghaven voor verschillende bestemmingen in Europa. In feite is Montréal de dichtstbijzijnde Noord-Amerikaanse metropool. Toch gebruiken wij, Europeanen, het niet als aanvlieghaven voor Noord-Amerika. De stad loopt veel omzet en bedrijvigheid mis. Bovendien zou het als belangrijke aanvlieghaven een aantrekkelijke vestigingsplaats kunnen zijn. De stad zou meer nieuwe bedrijven kunnen hebben. Aan de grootte ligt het niet. Montréal is drie keer zo groot als Amsterdam. Alleen al hierdoor raakte het vliegveld, Dorval, vol.**

Er waren twee mogelijkheden: uitbreiden, of een tweede vliegveld aanleggen. Dorval ligt dicht bij de stad en in de onmiddellijke nabijheid van een dorp, Dorval (alsof onze nationale luchthaven Zwanenburg zou heten). De bewoners van Dorval waren fel gekant tegen uitbreiding en daarom koos men voor een tweede vliegveld, Mirabel. Het is een natte jongensdroom: Mirabel is het grootste vliegveld ter wereld, althans qua oppervlakte. Het ligt ver van de stad, zeg maar in het Flevoland van Montréal. Het is unheimisch. Zeer grote start- en landingsbanen te midden van niets. Een enkel vliegtuig, afkomstig van een ver land. De aankomsthal is gigantisch en telt meer paspoortcontroledoorgangspunten dan wij gewend zijn. Ofschoon de helft dicht is, is de verwerking van passagiers vlot.

Maar hoe je het ook went of keert, met twee vliegvelden moeten veel doorgaande passagiers overstappen van het ene naar het andere. Het probleem is dat mensen daar geen zin in hebben. Waarom zou je via Montréal vliegen als je daar met lokaal vervoer van het ene naar het andere vliegveld moet gaan? Dat is maar gedoe. Het is toch veel makkelijker om van de ene slurf naar de andere te lopen of desnoods van de ene 'terminal' naar de andere, maar wel binnen één vliegveld? Kortom, passagiers vliegen liever via Toronto, Boston of Detroit. Het gemak van overstappen binnen één vliegveld weegt kennelijk zwaarder dan het nadeel van een minder strategische ligging ten opzichte van Europa.

Toen Mirabel eenmaal gebouwd was, moest het verkeer verdeeld worden tussen Dorval en Mirabel. Dorval is nu voor Noord-Amerikaans verkeer en Mirabel is voor intercontinentaal verkeer. Mede door het ongemak van het overstappen van het ene naar het andere vliegveld, heeft Montréal marktaandeel op intercontinentaal verkeer verloren. De terugloop is zo sterk, dat een heropname van het intercontinentale passagiersverkeer in Dorval het verkeer aldaar met slechts 2% zou doen toenemen! Dit is een hobbel die politici nog wel willen nemen, en aldus is besloten. In april aanstaande is Montréal weer terug bij af: één vliegveld, goed gelegen, maar met een gapende achterstand op die van andere Noord-Amerikaanse metropolen. De belastingbetalers zijn door deze omweg ook wat lichter geworden, dat behoeft geen uitleg.

De problemen van Schiphol kunnen in één klap worden opgelost door het dorp Zwanenburg, vier- duizend woningen, in zijn geheel te verplaatsen. Daardoor wordt onbelemmerd gebruik van de Zwanenburgbaan mogelijk. Voor de bewoners zou alternatieve huisvesting gecreëerd kunnen worden in Zwaanshoek (Haarlemmermeer) of Almere. Kosten twee tot drie miljard gulden, een zeer klein bedrag vergeleken bij de andere alternatieven die de revue passeren.

Dit revolutionaire idee werd gelanceerd door H. Grosveld, oud-directeur economische zaken van de gemeente Amsterdam, volgens *de Volkskrant* van 7 februari. D66-fractie leider Wolffensperger voorspelde evenwel dat er geen maatschappelijk draagvlak voor het plan zal zijn. Een rare opmerking. De mensen die mogelijk benadeeld zouden kunnen worden zijn de bewoners van Zwanenburg. Om het plan te realiseren heb je dus geen maatschappelijk, maar een Zwanenburgs draagvlak nodig. Hoe creëer je een Zwanenburgs draagvlak? Welnu, dat koop je, door passende herhuisvesting te bieden, verhuiskosten te betalen, een compensatie te bieden voor het verlies van wortels en ander Zwanenburgs woongenot. Macho politici vinden het evenwel makkelijker om geld naar nieuwe infrastructuur te smijten, in de Noordzee, Flevoland, Markermeer of Mirabel. U bent gewaarschuwd.