

DE GROENE AMSTERDAMMER

Bestemming Lelystad

Vervlogen kansen

Al sinds haar bestaan vecht Lelystad voor aansluiting bij de rest van het land. De papieren dromen waar de hoofdstad van Flevoland op werd gebouwd kwamen lang niet altijd uit. Nu wil de stad vliegen, maar opnieuw zit de tijdgeest tegen.

door Coen van de Ven

28 februari 2018 – uit nr. 9



Station Lelystad

© Berlinda van Dam / HH

Over slingerende dijken en langs woeste ongeremde natuur voert voor wie is afgeweken van de A6 de weg naar Lelystad. Tot 1983 was dit vanuit de Randstad de enige logische toegangsweg naar de toen al zestien jaar oude stad. ‘De eerste bewoners reden met gevaar voor eigen leven naar hun banen in Amsterdam’, vertelt oud-burgemeester Chris Leeuwe. Vogels vliegen hoog over en langs de weg stappen mensen van Staatsbosbeheer in donkergroene jassen langs een minstens zo groene bosrand. Na vijf minuten rijden tussen dichte bomenhagen wacht een contrast dat niet groter had kunnen zijn: waar de Oostvaardersplassen en de Hollandse Hout ruw en ongerept zijn staan hier de ruïnes van een diep geloof in een maakbare samenleving – van ambitieuze ambtenaren en hun architecten.

Vlak voor het binnenrijden van de stad is links nog nét een glimp op te vangen van het treinstation Lelystad Zuid, dat in 1988 alvast werd neergezet. Hier heeft de natuur het inmiddels gewonnen van de stedenbouwers, er groeit mos op de betonnen perrons. Te wachten op stadsontwikkeling die nooit kwam. Anderhalf jaar geleden besloot ProRail om de trappen naar het station te verwijderen. De hoofdstad van Flevoland die had moeten uitgroeien tot 120.000 inwoners is blijven steken op 77.438.

Op zeven minuten rijden ligt de landingsstrip waar Nederland sinds een half jaar verwoed over debatteert: Lelystad Airport. Vorige week werd opnieuw besloten om de opening van de stevig verbouwde luchthaven uit te stellen. Voor een stad die sinds haar bestaan geïsoleerd in de polder heeft gelegen is dat een zware teleurstelling.

Het optimisme waarmee Peter Strijker zijn stad toont moet hetzelfde zijn als waarmee hij ooit arriveerde. In 1982 meldde hij zich als stedenbouwkundige. 'Op het sollicitatiegesprek hing er een andere sfeer dan bij andere gemeenten. Hier kon van alles. We wilden met elkaar een stad opbouwen. De mensen die hier als eerste kwamen waren pioniers.' Zijn vrouw Gerdine, die meteen aan de slag kon in een van de vele nieuwe basisscholen, deelt dat optimisme nog altijd: 'Waar woon je nou zo goedkoop en zo ruim in het groen?' Ze wijst door het serreglas naar de bomenrij aan het einde van hun erf. 'Dit is een tuinstad. Tegen vrienden en familie zeg ik altijd: "Kom maar kijken!", dan zien ze wat een prachtige plek dit is.'



Lelystad Airport

© Berlinda van Dam / HH

De gemeenteambtenaren van het eerste uur kregen een stad cadeau die sterk leunde op modernistische principes: wonen en werken rigoureus gescheiden, voor alles een eigen eiland. Al die met precisie ontworpen wijken lagen ver uit elkaar en werden verbonden door weidse dreven waarover je met zeventig kilometer per uur naar andere gebieden kunt rijden. Wie zich wil oriënteren op de ringweg heeft het meest houvast aan de talloze fietsbruggen die over de autoweg gespannen zijn en fietsers vervoeren – zij komen tijdens hun fietstocht geen auto tegen. 'Het enige wat de agrarische ingenieurs van de Rijksdienst niet hadden kunnen beteugelen, waren de hallucinerende wolkenpartijen die in hoge snelheid over de stad werden geblazen', zo vatte Joris van Casteren het tien jaar geleden beeldend samen in zijn boek *Lelystad*.

Alles werd extra ruim opgezet: ‘Zodra de mensen zouden komen konden de verschillende kernen naar elkaar toe groeien’, zegt Strijker. Uit een vergeeld boekje, de *Tweede nota ruimtelijke ordening* uit 1966, vist hij een kaart van Nederland. Met de achterkant van zijn theelepeltje wijst hij op grote donkerpaarse stippen. Amsterdam, Rotterdam, Eindhoven. ‘Miljoenensteden’. Daaromheen liggen netwerkjes van kleinere stippen: Purmerend, Alkmaar, Heerhugowaard maar ook Almere en Lelystad. ‘Dit zou Nederland moeten zijn, met twintig miljoen burgers.’ Linksonder staat het jaartal 2000. Toen dat jaar aanbrak telde Nederland vier miljoen inwoners minder dan ooit op Haagse tekentafels was voorspeld.



Batavialand Museum

© Berlinda van Dam / HH

De seksuele revolutie en een welvarender Nederland verkleinden de gezinnen drastisch, zo bleek later. Maar toen ze daar in Den Haag achter kwamen, was er al een naar Cornelis Lely vernoemde stad gebouwd. Een plek die in het begin niet eens democratisch was: burgerinspraak was er zeer gering. Een ‘landdrost’ gaf er namens de rijksoverheid leiding. Toen Lelystad in 1980 een

zelfstandige gemeente werd – mét een gemeenteraad en een burgemeester – stond ze plots op eigen benen.

‘Er was hier door de voorgangers van de Rijksdienst een soort walhalla geschetst conform het utopische maakbaarheidsideaal dat we in die tijd allemaal aanhingen’, zegt oud-burgemeester Chris Leeuwe. Dat ideaal was zo sterk dat de nieuwe stad zelfverzekerd de problemen van andere steden importeerde: ‘Dat is ook niet gek’, zegt hij. ‘De vierde landdrost kwam als wethouder uit Amsterdam en nam de mensen mee die het daar zwaar hadden.’

De gevolgen zijn inmiddels bekend. Lelystad werd een van de meest criminele, onveilige en arme gebieden van Nederland. En net toen de rijksoverheid zich terugtrok begon er in Nederland een andere wind te waaien. ‘Toen wij als gemeente de stad in handen kregen sloeg het denken om en deed marktdenken zijn intrede.’ Op die vrije markt was er weinig vraag naar Lelystad. Het ontbrak de stad aan werk en toegangswegen waardoor Amsterdam ver weg was. Er was geen snelweg en nog altijd geen spoorlijn. Die kwam pas eind jaren tachtig – twintig jaar na oprichting van de stad. De lang beloofde Hanzelijn die van Lelystad meer maakte dan slechts een eindstation opende vijf jaar geleden.



Henk Hofstra, Boven water

© Berlinda van Dam / HH

De luchtverkeerstoren staat in de steigers.

‘Natuurlijk’, zegt het ongeïnteresseerde meisje dat het grote bord met werkzaamheden in de kleine provincieluchthaven van uitleg voorziet. ‘De baan is van 1250 naar 2700 meter verlengd dus moet de toren nu ook verhoogd worden.’ In de verte zijn grote wagens in de weer met het bouwen van hangars.

Toch is er nog enige fantasie voor nodig om voor te stellen dat op deze polderbaan Boeings en Airbusen vol toeristen zullen landen en opstijgen.

In 1934 was het aantal passagiers in hoog tempo gegroeid tot vijftigduizend. Nu, tachtig jaar later, is het plafond voor Schiphol vijfhonderdduizend vliegbewegingen per jaar. Die bovengrens is tot op enkele duizenden genaderd. De luchthaven heeft haar grenzen bereikt. Hoewel? In de jaren negentig barstte het al van de krantenartikelen die de ‘grenzen van Schiphol’ voorspelden. Desondanks is de luchthaven gegroeid en heeft inmiddels Eindhoven en Rotterdam (deels) ingelijfd, ze bouwt gestaag verder. De volgende stip op de horizon is Lelystad. ‘We hebben in 1993 de luchthaven niet voor niets gekocht’, zegt Hanne Buis, directeur van Lelystad Airport. ‘Daar school altijd al de belofte in om in de toekomst uit te breiden.’

Aan de rand van Lelystad, daar waar de stad overloopt in bos, woont Leeuwe: ‘Toen ik wegging als burgemeester stelden alle journalisten mij dezelfde vraag: “U gaat nu zeker verhuizen?” Maar ik ben altijd gebleven.’ Gezeten tussen boekenkasten vol politieke biografieën vertelt hij over de stad die hij kreeg toegewezen in 1996 en waar hij niet meer weg wil. ‘Een maand na mijn aantreden lagen er al plannen en analyses op mijn bureau’, herinnert Leeuwe zich. ‘Belangrijke plannen, dat zeker. Maar wat deze stad echt nodig had was een flinke impuls. We hadden toch een beetje een losersimago. De werkloosheid was hoog, de bevolking laagopgeleid; dit was geen populaire plek om te wonen.’

De huizen moesten worden gerenoveerd, de kuststrook langs het Markermeer ontwikkeld, het centrum verbeterd en er moest een sterkere lokale economie ontstaan. Als dat zou gebeuren zou Lelystad ook in de achting van de rest van Nederland stijgen. Aldus het masterplan dat Leeuwe met externe deskundigen en ambtenaren als Strijker ontwikkelde. Het mooiste stukje van Lelystad Centrum – het rijtje appartementsgebouwen aan de Zilverparkkade – is een herinnering aan die periode en tevens een van de weinige echte blikvangers in het centrum.

‘Wij hebben altijd geworsteld met onze identiteit’, zegt de oud-burgemeester. ‘Sommigen zeiden: “We zijn een waterstad.” Anderen hadden het over een sportstad, toen weer een groene stad, soms een fietsstad en ver daarvoor een landbouwstad. Ik heb veel ideeën gehoord. “Lelystad een dijk van een stad” – dat soort leuzen.’ Onder zijn bewind werd het label retailstad omarmd. Vanuit heel Nederland reden mensen graag de Flevopolder in voor het als VOC-dorpje vermomde outletcentrum BataviaStad, waar hippe modemerken hun oude collecties voor bodemprijzen aanboden. ‘Wat we toen nog niet wisten was wat voor een vlucht internetkopen zou nemen. Toen in 2008 de crisis uitbrak greep die hier extra hard in.’ In de analyses die Leeuwe rond de eeuwwisseling liet maken dook de luchthaven al op als mogelijke toekomstige impuls voor zijn stad. Ook sprak hij graag met Gerlach Cerfontaine, de vorige directeur van Schiphol. Toch moest het tot 2015 duren voor de uitbreiding van Lelystad Airport officieel bekend werd gemaakt. ‘Misschien worden we nu wel een vliegstad’, lacht de oud-burgemeester.



Zilverpark, kantoren en appartementen

© Berlinda van Dam / HH

‘Wij worden een “logistieke hotspot”, zegt wethouder Jop Fackeldey zelfverzekerd in zijn kantoor op het stadhuis. Lelystad moet zich niet richten op een dienstensector die leunt op schriftelijke en communicatieve vaardigheden, vindt hij. ‘Uit alle analyses van dit gebied blijkt: wij zijn een plek met een perfecte ligging. Wij zijn het scharnierpunt tussen de Randstad en de rest van het land: zowel over land, als over het water als binnenkort via de lucht.’

Trots is de PVDA-man op de komst van Inditex: het moederbedrijf van onder meer modeketen Zara opent zijn eerste distributiecentrum buiten Spanje in de Nederlandse polder, naast Lelystad. ‘Dit brengt precies het type werkgelegenheid met zich mee dat past bij onze bevolking.’ Tot achthonderd banen, is de verwachting.

Juist een vliegveld kan deze positieve lijn doorzetten, bezweert de wethouder. ‘Ik heb banen nodig voor mijn inwoners’, zegt hij. ‘De luchthaven levert in ieder geval al vierhonderd directe banen op als de eerste tienduizend vluchten er komen. Daarnaast komen er indirecte arbeidsplaatsen bij en dat zijn er nog veel meer.’ Dat het Zara-distributiecentrum zich hier vestigt is volgens hem ook geen toeval: ‘In de Europese competitie zijn ligging, goedkope ruimte en bereikbaarheid zeer belangrijk.’ Met de luchthaven in het achterhoofd zijn de toegangswegen alvast verbreed, is er een derde afslag gekomen die uitkomt bij de luchthaven en is er een heuse Anthony Fokkerweg aangelegd.

Bedrijven in de directe omgeving houden rekening met uitbreiding. Zo zijn er schoonmaakbedrijven en vliegscholen die flink meer werk en banen verwachten. Inmiddels heeft ook een Frans bedrijf zich gevestigd in Lelystad, gespecialiseerd in het spuiten van vliegtuigen. Daarnaast moet er een pendelbus komen naar treinstation Lelystad Centrum, opent er een mbo-opleiding vliegtuigtechniek van het ROC College en wil Van der Valk in 2020 een hotel openen langs het nieuwe knooppunt. Ook vliegmaatschappij Corendon heeft plannen voor een hotel. Al die mogelijke banen hangen samen met de komst van die lang beloofde luchthaven.



Bataviahaven

© Berlinda van Dam / HH

Opnieuw is Lelystad een eiland geworden. Deze keer niet infrastructureel maar in het publieke debat. Op een kaart die *het financieele dagblad* begin dit jaar publiceerde met voor- en tegenstanders van het uitbreiden van Lelystad Airport zijn donkerrode vlekken te zien rondom de ambitieuze gemeente. Buurgemeenten zijn fel tegen, net als de provincies Gelderland en Overijssel. Drenthe is 'bezorgd'. In Lelystad is van de veertien lokale partijen die meedoen aan de gemeenteraadsverkiezingen alleen de kleine GroenLinks-fractie tegen.

Landelijk kantelt de stemming inmiddels in de richting van de tegenstanders. Fouten in milieurapporten, een actieve actiegroep vanuit Overijssel en oud-politici die zich uitspreken tegen Lelystad Airport of vliegen in het algemeen, hebben de plannen geen goed gedaan. Het dieptepunt is het milieueffectenrapport waarin wordt becijferd dat de vliegtuigen wel degelijk binnen aanvaardbare normen kunnen vliegen als ze gedurende tientallen kilometers de motoren uit zetten. Op papier klopt dat, in werkelijkheid zou de kist neerstorten. Oud-minister Pieter Winsemius merkte daarover droogjes op in *Buitenhof*: 'Dat geeft weliswaar een grote klap maar daarna is het ook heel rustig.'

Hij muntte tevens de term 'geschiphoud worden'. Wat zoveel betekent als burgers en hun vertegenwoordigers net zo lang zand in de ogen strooien met nieuwe berekeningen en andere meetmethodes tot het zicht op het grotere geheel verloren gaat, de verandering al is ingezet en pas jaren later de vraag op tafel ligt: waarom hebben we hiermee ingestemd? Het is volgens Winsemius maar ook D66-nestor Jan Terlouw de verklaring voor hoe Schiphol blijft groeien – alle afgesproken plafonds ten spijt.

Het vertrouwen in Schiphol is laag, geeft ook wethouder Fackeldey toe. 'Het is niet makkelijk om in het kamp van de voorstanders te zitten', zegt hij lachend. Deze herfst beseften de wethouder en zijn ambtenaren dat landelijk de stemming aan het kantelen was en besloten ze: we moeten veel duidelijker gaan uitdragen dat dit belangrijk is. Sindsdien duikt hij op in kranteninterviews, spreekt vaak met Omroep Flevoland en zat afgelopen maand twee keer bij praatprogramma *Jinek*. 'En weet je wat het vreemde is? Ik heb niet eens zeggenschap over die luchthaven. Maar wij zijn hier wel gaan beseffen dat wij als belanghebbende naar buiten moeten gaan treden. Het tegenkamp krijgt veel aandacht.'

KLM en Schiphol leken twee weken geleden al voorzichtig te anticiperen op de invloed van dat steeds machtigere tegenkamp. 'Als Lelystad niet opengaat, moeten er naar ons idee groeimogelijkheden zijn op Schiphol', zei KLM-CEO Pieter Elbers in een interview met nu.nl. 'Het plafond op Schiphol is niet zozeer een fysiek plafond als wel een afgesproken plafond.' Enkele dagen na die uitspraak verscheen een rapport van het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum: vijftigduizend extra vluchtbewegingen op Schiphol is 'niet onveilig'. Nog een dag later kondigde minister Cora van Nieuwenhuizen aan de opening van Lelystad met in ieder geval een jaar uit te stellen. 'Woordbreuk!' riepen KLM en Schiphol. 'Als dat gebeurt moet Amsterdam groter.' Waarmee ze blootleggen wat veel landelijke tegenstanders ook beamen: deze discussie gaat niet over Lelystad maar over de groei van Schiphol en het vliegen in Nederland.

Op het stadhuis van Lelystad zijn ze zwaar teleurgesteld: 'Ik snap best dat er verzet is tegen vliegen. En ook tegen Schiphol. Ik vraag mij ook wel eens af hoe het kan dat je zo goedkoop overal heen kunt vliegen. Maar er zijn jarenlang beloftes gedaan', zegt Fackeldey. 'Prima hoor, zo'n discussie, maar niet over de rug van Lelystad.'

De boulevard van Lelystad is al meer dan hij ooit geweest is. De replica van het VOC-schip vertoont misschien houtrot, maar verder straalt het gebied voorzichtige potentie uit. De lang uitgestrekte waterkant telt een museum, een aanmeerplaats voor cruiseschepen, meerdere restaurants en inmiddels een tweede outletcentrum. Iets verderop liggen jachthavens, waar recent het watersportevenement 'Hiswa te water' is geopend. Zelfs op een doordeweekse dag is de parkeerplaats toch nog voor de helft gevuld.

'Het had natuurlijk wel iets meer mogen zijn', zegt stedenbouwkundige Peter Strijker wijzend naar de indrukwekkende woontoren van de Luxemburgse architect Léon Krier. Er hadden drie van dit soort blikvangers moeten staan, maar toen brak de crisis uit en werd het er één. De dijkhuizen verderop die wonen aan het water mogelijk maken hadden eigenlijk iets luxer moeten zijn, zeggen ze op het stadhuis. Nu gapen er lege gaten tussen de verschillende stedenbouwkundige ambities. 'Als de stad drukker wordt kunnen we misschien een rode loper naar het centrum bouwen', zegt Strijker. 'Dan is de stad eindelijk verbonden met het water.'

We passeren het beeld van Cornelis Lely, dat midden op de promenade prijkt. 'Helaas wel verkeerd om neergezet', merkt de stedenbouwkundige terloops op. Lely staat met zijn rug naar het Markermeer en kijkt in de richting van de stad. Die onhandig ver in de polder ligt.

Uit De Groene Amsterdammer van 28 februari 2018
www.groene.nl/2018/9

De Groene Amsterdammer
Onafhankelijk weekblad sinds 1877

