

SCHIPHOL: EXTRA STARTBAAN OF START VAN EXTRA BANEN?

Het is vijf voor twaalf. Vandaag debatteert de Tweede Kamer over de aanleg van de 5e baan van de luchthaven Schiphol. Morgen valt de definitieve beslissing. De laatste kans om nogmaals kritisch af te wegen of de doelstellingen van deze keuze wel daadwerkelijk zullen worden gerealiseerd. En om het besluit nog eens te toetsen aan de gemaakte afspraken en het ooit met zorg geformuleerde beleid.

De 5e baan draaide niet, maar het beleid wél. Toekomstvisie heeft plaats gemaakt voor korte-termijnwerk. Kwantiteit is vóór kwaliteit gekomen. Het beleid dat eind jaren '80 door de betrokken overheden werd onderschreven is stilletjes aan overboord gezet. Een beleid, waarin de groei van Schiphol nadrukkelijk werd gekoppeld aan hoogwaardige werkgelegenheid, schaarse gronduitgifte, goede bereikbaarheid en verbetering van het milieu. Sluipenderwijs heeft de luchthaven deze essentiële zaken terzijde weten te schuiven en tegen de afspraken in het accent gelegd op vracht en het daarmee gepaard gaande grote ruimtebeslag. De politiek stond erbij, keek ernaar en liet het gebeuren.

Nu een 5e baan. Wanneer komen al die andere banen?

Helpt de luchthaven werkloze Nederlanders –nu en in de toekomst– aan werk? Zorgt de extra vijfde startbaan voor de start van extra banen? Dat is immers doelstelling no. 1 van '5P', de vijfde 'parallele' baan. Een doelstelling waarvoor ruim 30 miljard gulden –voor een belangrijk deel belastinggeld– moet worden uitgegeven. De luchthaven mikt op vracht, waarmee de laatste 5 jaar een sterke groei van 37% is gerealiseerd. Het aantal banen is in diezelfde periode met 2% gedaald. Zelfs als men Fokker buiten beschouwing laat, blijft de werkgelegenheid dus vër achter bij de belofte.

Een hoogwaardig milieu? Of een groot grijs vrachtareaal?

Zoals gezegd, de luchthaven mikt op vracht. In het provinciale streekplan Schiphol Haarlemmermeer en in het rijksplan PKB 3 wordt daartoe voor 10 miljoen ton vracht gereserveerd. Bijna 12 keer zoveel als vorig jaar werd verwerkt (0,84 miljoen ton), en ruim 3 keer zoveel als het streefcijfer van 3 miljoen ton voor 2015, waarvoor de luchthaven in haar vrachtaarboek 1993 aangeeft voldoende ruimte te hebben. Rondom Schiphol wordt dus bij wijze van spreken een groot 'Van Gend & Loos'-areaal geprojecteerd. Er wordt gekozen voor kwantiteit: niet voor kwaliteit.

Dubbeldoelstelling? Een farce!

Van de dubbeldoelstelling –hoogwaardige werkgelegenheid plus een hoogwaardig milieu– komt dus niets terecht. Dat is een groot nadeel en niet alleen voor de omwonenden. Bovendien moet vracht het van de nacht hebben. Dit betekent: extra lawaai en extra stank. Niet alleen vliegtuigen, maar ook vrachtwagens zullen de nachtrust verstoren. Intussen slijt Schiphol verder dicht door extra vrachtverkeer. De enige dubbeldoelstelling die zal worden gerealiseerd is, dat dubbel zo veel mensen hinder zullen ondervinden van de luchthaven.

Schiphol een groene, compacte luchthaven? Integendeel!

Van de derde doelstelling, dat Schiphol een groene, compacte luchthaven moet worden, komt evenmin iets terecht. Schiphol is in oppervlak nu al één van de grootste luchthavens ter wereld (2.000 ha). Na realisatie van de 5e baan wordt dit zelfs 3.000 ha.

aantal passagiers in miljoenen			
Luchthaven	aantal hectare	1994	capaciteit
Schiphol	2000 (3000)	23	40
Frankfurt	1900	35	70
Atlanta	1500	54	75
Heathrow	1200	51	80
Gatwick	800	21	30
Osaka (in zee)	500	net open	34

Chipshol Forward NV opereert als gebiedsontwikkelings- en beleggingsmaatschappij uitsluitend rond de luchthaven Schiphol. Met als doel door middel van het ontwikkelen van grootschalige, hoogwaardige bedrijfsparken als belegger in commercieel onroerend goed in de Schiphol-regio een hoge vermogensgroei te realiseren. Daarbij worden strenge eisen gesteld ten aanzien van bereikbaarheid, openbaar vervoer en milieu en wordt veel aandacht besteed aan landschapsinrichting, groen en water en architectuur.



Per hectare verwerkt Schiphol op dit moment het geringste aantal passagiers van deze luchthavens. Schiphol is al geen compacte luchthaven en zal dit na de aanleg van de 5e baan zeker niet worden. 'De luchthaven komt naar u toe', geldt niet langer alleen voor de omliggende woongebieden. Na de uitbreiding gaat dit op voor grote delen van de Randstad. Een tuin of balkon laat zich nu eenmaal niet isoleren. En nachtrust houdt niet voor iedereen op om 6.00 uur.

Is een 5e baan eigenlijk wel nodig? Blijkbaar niet.

Andere luchthavens verwerken veel meer passagiers zonder te beschikken over vijf of vier startbanen. De grootste luchthaven van Europa, Heathrow, heeft slechts 2 startbanen. Tot voor kort heeft de luchthavendirectie overigens betoogd dat de 5e baan niet nodig is voor de capaciteit van Schiphol, maar alleen voor het milieu. Met andere woorden: men wil de overlast spreiden. Overigens zal het doordrukken van de 5e baan een Pyrrhus-overwinning blijken, aangezien daarna het verzet steeds meer zal toenemen.

aantal passagiers in miljoenen			
Luchthaven	aantal banen	1994	capaciteit
Schiphol	4 (5)	24	40
Atlanta	4	54	75
Frankfurt	3	35	70
Heathrow	2	51	80
Gatwick	1	21	30
Osaka (in zee)	1	net open	34

Hoe dan wel?

Als gebiedsontwikkelaar is ook Chipshol Forward vóór groei van Schiphol. Zelfs voor sterke groei. Dat spreekt vanzelf, bij bezit van 600 hectare grond op strategische locaties rond de luchthaven. Maar dan wel op basis van de voorwaarden en uitgangspunten, die eind jaren '80 door de landelijke en regionale politiek zijn geformuleerd in het Schiphol-convenant.

Wie kiest voor de korte termijn, ondermijnt het maatschappelijk draagvlak dat nodig is om een groot project als de uitbreiding van Schiphol te kunnen realiseren. Schiphol moet groeien en kán groeien.

Chipshol Forward bepleit daarom:

- een systematisch economisch onderzoek naar de relatie tussen mainports en de aard en omvang van de werkgelegenheid er omheen.
- een technisch onderzoek naar de aanleg van een vijfde (vracht)baan in zee, als uitbreiding van het banenstelsel op den duur toch noodzakelijk blijkt.
- concentratie op het innovatieve, kennis-intensieve bedrijf, dat veel werkgelegenheid biedt en weinig ruimte in beslag neemt (een voorbeeld is het computerbedrijf Microsoft, dat 18 jaar geleden werd opgericht en nu meer waard is dan General Motors).
- een open en integrale aanpak, gebaseerd op samenwerking tussen alle bij de groei van Schiphol betrokken partijen: overheid, bedrijfsleven en bewoners. En uiteraard gebaseerd op naleving van het Schiphol-convenant.

Drs. J. Poot

President-directeur

Chipshol Forward NV

De op deze pagina geformuleerde visie is gebaseerd op 40 jaar ervaring bij overheid en bedrijfsleven. Drs. J. Poot was hoofdplanoloog bij de provincie Zuid-Holland en oprichter van Eurowoningen. In die hoedanigheden was hij de initiator van de bouw van 50.000 woningen (waaronder het woonpark Leusden). Tevens stichtte hij het skistation Valmorel in Frankrijk, dat door de Franse overheid tot modelstation werd uitgeroepen. Uitgangspunt bij deze projecten was altijd samenwerking tussen overheid, bedrijfsleven en bewoners. Kenmerkend voor de realisatie: tijdige aanleg van infrastructuur, fraaie landschap en aantrekkelijke architectuur.