

# Schiphol: extra startbaan of start van extra banen? (Deel 2)

## Het toneelstuk van de politiek

**Dat Schiphol-baas Cerfontaine onlangs zijn eigen minister Eurlings een onbenul in luchtvaartzaken noemde, gaat erg ver en is in feite een belediging. Als de minister een gebrek aan kennis heeft, heeft hij dit aan zichzelf te wijten. Mijn eerdere advertenties 'Top Schiphol: gewogen en te licht bevonden', ook te vinden in mijn boek Grondoorlog, zijn instructief en onthullend. Bovendien heb ik de minister ter toelichting om een onderhoud verzocht, zonder reactie. Het heeft er alle schijn van dat deze minister het niet wil weten, of net als indertijd VVD-staatssecretaris Schultz van Haegen slechts eenzijdig geïnformeerd wenst te worden, met de bekende gevolgen. Waarschijnlijk wordt zij straks de nieuwe CEO van Schiphol, geheel in lijn met het tot op heden gevoerde beleid. Immers, gebrek aan kennis van zaken strekt tot aanbeveling.**

### 2e Kaagbaan volgens Cerfontaine niet voor 2020, volgens mij nooit nodig

Gebrek aan kennis van zaken én het belang van het onroerendgoedbedrijf zijn de redenen dat deze minister zo'n haast heeft met het verlengen van de reservering van de 2e Kaagbaan op 1 april. Is het een grap? De reservering is al 2 keer verlengd, men heeft lang genoeg kunnen studeren. In mijn advertentie van 1995 zag ik de diarree van startbanen al aankomen: "Nu een 5e baan, wanneer komen al die andere banen?" Eerder nog dan ik had verwacht eiste Cerfontaine in zijn nieuwjaarsrede 2004 2 extra banen, waaronder de 2e Kaagbaan op. Haast met de aanleg heeft hij echter niet. In De Telegraaf van 15 februari: "Met het huidige volume aan vliegverkeer speelt een extra Kaagbaan volgens Cerfontaine pas na 2020. ... Wij hebben altijd gezegd dat een parallelle Kaagbaan van betekenis is voor een betrouwbare operatie bij een bepaald volume. Bij 600.000 vliegbewegingen is de baan terug te betalen." Dus niet bij minder dan 600.000. Het is onwaarschijnlijk dat dit aantal ooit gehaald zal worden:

1. het aantal vliegbewegingen stagneert al jaren en schommelt rond de 400.000.
2. de hubfunctie wordt minder belangrijk door de toename van direct flights naar niet-hubs.
3. Er zijn straks minder vliegtuigen nodig door de veel hogere passagierscapaciteit van Dreamliner, verlengde Jumbo en Airbus 380 etc.
4. Schiphol wordt een regionale luchthaven, zoals Brussel en Dusseldorf, indien Airport City Badhoevedorp niet van de grond komt zoals ik beschreven heb in "Schiphol luchthaven nr. 1" (juli 1989). Schiphol heeft ons plan al 15 jaar tegengewerkt, dat dan ook beslist niet gerealiseerd zal worden als Schiphol de strijdbijl niet begraaft. Er wacht de luchthaven dan wel een ongekend hoge schadeclaim van buitenlandse hedgefonds.

### Leugen en bedrog van overheid met criminele trekken

Waarom willen zowel Cerfontaine als Eurlings, ondanks hun gespeeld meningsverschil, beiden de reservering van de 2e Kaagbaan verlengen? Heel negatief, omdat ze Schiphol permanent willen uitschakelen, zelfs ten koste van het algemeen belang. Bij reservering bereiken zij dan het volgende:

1. Ons Groenenberg-terrein kan dan definitief niet bebouwd worden. Zowel Eurlings als Cerfontaine spreken niet de waarheid als zij beweren dat na de recente intrekking van het bouwverbod dit wel mogelijk is.
2. Fase II van ons business park Schiphol-Rijk kan evenmin gerealiseerd worden.
3. Bij aanleg moet de helft van de recent gebouwde kantoren in Park Schiphol-Rijk fase I worden afgebroken: een gigantische kapitaalvernietiging van € 400 miljoen volgens berekening van Schiphol-directeur Krul.
4. Het restant van Park Schiphol-Rijk I –het enige echte business park op het Europese vaste land!– wordt in de vernieling geholpen door de N201 dwars door het park aan te leggen: op palen dus een extra kostbare investering, waarbij verkeerskundig een doodzonde wordt begaan door te vernauwen van 2x 2 rijstroken naar 2x 1 rijstrook waardoor permanente verkeerscongestie zal ontstaan. De aanlegprocedure is vorige maand bij de gemeente opgestart.

### Bewoners permanent bedrogen

**De incompetent en immorele top van Schiphol en V&W gaan dus heel ver met kapitaalvernietiging en belastingverspilling. Nog verwerpelijker zijn de nadelen voor de werkgelegenheid en last but not least de bewoners:** die zullen tot 2020 in onzekerheid leven omtrent de overbodige aanleg van de 2e Kaagbaan. Waar moeten zij heen? Vanwege overbodige en verkeerd gelegen startbanen mogen immers 30.000 ha. niet met woningen bebouwd worden. Daarop hadden 1 miljoen huizen voor 2,5 miljoen bewoners gerealiseerd kunnen worden. Grondprijzen en stichtingskosten zullen daardoor sterk gaan stijgen. Verkooprijzen en huren worden onbetaalbaar. De prijzen en huren in de Randstad behoren reeds tot de topprijzen in Europa, hoger dan in Zwitserland met aldaar meer kwaliteit en wooncomfort.

De bewoners zijn al eerder bedrogen door onbetrouwbare politici en bestuurders. Ik noem slechts één overtuigend voorbeeld. In 1994 is hun beloofd dat met de 5e baan het slot op de deur zou gaan als bij Schiphol de 40 miljoen, hooguit 44 miljoen passagiers bereikt zouden worden. Enkele jaren later was men dit 'vergeten' en sprak men van 85 miljoen, thans het officiële cijfer.

Laat het parlement toe dat de bewoners voor de 2e keer worden bedrogen met een 2e Kolderbaan en mooie beloften over het sluiten van de Aalsmeerbaan? De ezel stoot zich in het gemeen niet 2x aan dezelfde steen. Wie nog twijfelt in de volksvertegenwoordiging of de Polderbaan en de 2e Kaagbaan overbodig zijn, leze de e-mail van BAA Research aan Mr. Poot januari 2003:

"Heathrow has 2 runways (a northern and southern runway) plus another runway which has not been used for some years (05/23) it used to be used as a 'cross wind runway' but as the performance of modern wide aircraft has improved so much over recent years it has not been needed.

As a matter of interest in the original plans for Heathrow the runway pattern was expected to be in the shape of a star of David ie with 6 runways but in fact the six runways were never built.

Richard Wainwright  
BAA Research"

### Afschrikking bedrijfsleven en gemiste kansen voor Schiphol en KLM

De top van het internationale bedrijfsleven zal zich ernstig afvragen of het lonend is zich op het onbetrouwbare Schiphol te vestigen. Is het verantwoord buitenlandse bedrijven af te schrikken ten koste van werkgelegenheid? Nederland heeft al een gele kaart gekregen volgens de Neue Zürcher Zeitung d.d. 3 februari jl. met de volgende kritiek:

"Gelbe Karte für die niederländische Regierung. Die OECD lokalisiert erheblichen Reformbedarf. ... Die OECD macht dafür die Regierung verantwortlich, die vor Reformen zurückschreckt."

Doet het bedrijfsleven op Schiphol het zo goed? Kernbedrijf Fokker is failliet, de destijds passieve regering zag voor Fokker met haar perfecte vliegtuigen geen toekomst naast de Braziliaanse Embraer en de Canadese Bombardier. Sindsdien zijn deze vliegtuigbouwers geweldig geëxpandeerd met grote winsten. Ook KLM was bijna failliet toen het Air France omarmde en zich verkocht voor de spotprijs van 25 Van Nistelrooys. Eerder had Schiphol de president van de KLM aangeboden in onze grondbank te participeren. In dat geval zou de KLM miljarden zwaarder geworden zijn en zelfstandig kunnen voortbestaan.

Ook zijn de mogelijkheden voor een luchthaven in zee niet aangegrepen. Van Wijk wilde liever van Malpensa een hub maken, een flop, en een huwelijk met Alitalia aangaan, dat de KLM 350 miljoen harde gulden gekost heeft. Desondanks is hij door Eurlings tot held uitgeroepen en beloofd met een hoge koninklijke onderscheiding. Zowel KLM als Schiphol onderscheiden zich door gemiste kansen. Schiphol houdt alles tegen, behalve undercover journalisten. Dat betreft 3 van onze business parken, waaronder Airport City Badhoevedorp, vrijwel autovrij dankzij het al 15 jaar geleden door Schiphol gepresenteerde groene people mover-systeem Taxi 2000 (door Schiphol de 'botsautootjes van Poot' genoemd). Heathrow legt thans een proefbaan van 8 km aan. In Abu Dhabi wordt de eerste autovrije stad voor 50.000 inwoners aangelegd, wat alleen maar mogelijk is dankzij een people mover-systeem.

KLM en Fokker hebben elkaar bestreden en bestaan niet meer. Als Schiphol zo doorgaat en niet gaat samenwerken, zal het haar evenzo vergaan. Thans maakt het nog winst bij de gratie van haar Schiphol Real Estate. Dat is ongezond, want daardoor komen de fouten van de exploitatie van het luchthavenbedrijf niet boven water. Atlanta bezit geen onroerend goed bedrijf, is niet geprivatiseerd en toch de meest succesvolle luchthaven ter wereld. Het werkt samen met gebiedsontwikkelaars en verdient ook daaraan. Schiphol moet expansie in zee zoeken. Niet voor niets was een van mijn 4 aanbevelingen in mijn advertentie uit 1995 te beginnen met een vrachtbaan in zee. Schiphol had dan als enige Europese luchthaven onbeperkt kunnen uitbreiden tot ver boven de 100 miljoen passagiers.

NB. Om een misverstand uit de weg te ruimen. Ik ben niet tegen de groei (aantal passagiers) van Schiphol maar tegen uitbreiding in ha. en startbanen op het vasteland. Integendeel vóór sterke groei in zee als enige luchthaven in Europa. Vandaar de titel van mijn rapport van juli 1989 "Schiphol luchthaven nr. 1". Voor de KLM had dit eveneens de ongekende mogelijkheid gegeven op haar eentje de grootste en belangrijkste Europese luchtvaartmaatschappij te worden en dan bijvoorbeeld Air France over te nemen in plaats van thans omgekeerd. Echter KLM en Schiphol kozen voor de Polderbaan.

"It's time for a change" Barack Obama

Tegen de luchthaven in zee is aangevoerd dat de Noordzee als te wild niet geschikt daarvoor was. En Osaka in zee dan, met 1 startbaan (straks 2)? Thans komt de regering met een innovatief (?) plan van 'tulpen in zee', eilanden voor de kust.

NB. Overigens was het 'innovatieve' Statenlid van Zuid-Holland, Ronald Waterman, de initiatiefnemer van eilanden voor de kust.

### Eurlings steunt wanbeleid en manipulaties

Intussen sluit de regering de ogen voor de problemen en al deze oplossingen. Zij blijft Schiphol steunen in haar wanbeleid en manipulaties met criminele trekken jegens Schiphol. De minister van V&W heeft zich beroepen (en niet als enige) op de drogreden "het is onder de rechter". Maar dat klopt niet:

1. De onpartijdige rechter Monster heeft Schiphol veroordeeld tot schadevergoeding wegens oplegging van het bouwverbod bij vonnis van 12 januari 2005.
2. Zelfs de partijdige rechter Ruitinga heeft dit bevestigd, onlangs nog bij vonnis van 30 januari jl.
3. Dit beroep gaat slechts op bij een conflict tussen 2 particuliere bedrijven, echter het betreft hier een staatsbedrijf, waarin de Staat 76% van de aandelen bezit.

### Het verweer van Eurlings is dus in strijd met de waarheid, volgehouden bedrog en draagt zelfs een crimineel karakter.

Dit geldt evenzeer voor zijn bewering dat na opheffing van het bouwverbod ons Groenenberg-terrein gerealiseerd mag en kan worden. Verder sanctioneert hij het verkeerde beleid van zijn voorgangers thans met zijn voornemen de zgn. 6e baan aan te leggen en gedeputeerde Hooijmaijers daartoe over te halen met mooie beloften over sluiting van de Aalsmeerbaan. Als dat gebeurt is het omdat Schiphol er onroerend goed wil ontwikkelen, niet om de bewoners ter wille te zijn.

Waarom niet als een haas begonnen met een luchthaven op één van die tulpeneilanden van Balkenende? Waarom tulpen en geen luchthaven? Dat is dé sleutel voor succes, niet het heilloze plan van een 2e Kaagbaan.

### Enquête dringend nodig

Mijn vrouw zegt allang "laat die domme mensen toch in hun sop gaarkoken, je bent al bijna 84 en hebt al voldoende gepresteerd. Word toch eens gezellig!" Maar als Nederlander die zijn successen mede te danken heeft aan het tot samenwerking brengen van elkaar bestrijdende partijen, is het mijn vurige wens dat mijn zonen en enkele van mijn 20 kleinkinderen met Schiphol gaan samenwerken. Bij de opbouw van werkgelegenheid, in business parken zoals Airport City Badhoevedorp, en in woonparken zoals Leusden, rondom Schiphol in zee.

**Hoe nu verder? Het wanbeleid ten aanzien van Schiphol vertoont sterke overeenkomsten met het wanbeleid in het onderwijs gedurende de laatste decennia. Is het schandaal rond Onderwijs niet genoeg? Het is de hoogste tijd voor de parlementaire enquête, al in 2006 voorgesteld door het toenmalige PvdA-Kamerlid Adri Duivesteijn. Toen zat de PvdA in de oppositie en hield een nipte meerderheid van CDA en VVD dit tegen. Nu moet er dus een meerderheid zijn, met als extra aanleiding de onfrisse boel op Schiphol. Of moet nu de PvdA zich koest houden, omdat het CDA nog steeds niet wil? Volksvertegenwoordiging: vergeet die nieuwe startbaan, maak ruim baan voor een nieuwe start in zee!**

Crans, Suisse, 20 februari 2008



Drs. J. Poot (83)  
Oprichter Chipshol-groep (1986)  
en Eurowoningen (1960)

### Wilt u meer weten

over de auteur van deze advertentie, of wilt u gratis zijn boek 'Grondoorlog' ontvangen over de gedwongen strijd tegen Schiphol c.s.? Kijk dan op [schipholwanbeleid.nl](http://schipholwanbeleid.nl)

Werkt u bij de rechterlijke macht, Schiphol, LVNL, het ministerie van Verkeer en Waterstaat of VROM en krijgt u langzamerhand last van uw geweten? Stuur dan – anoniem of niet – uw tips, vragen, informatie of opmerkingen naar: Stichting Schipholwanbeleid, Antwoordnummer 39130, 1090 WC Amsterdam.

Mailen kan ook: [info@schipholwanbeleid.nl](mailto:info@schipholwanbeleid.nl)

### correspondentieadres:

Boeing Avenue 250, 1119 PZ Schiphol-Rijk. [jp@visionplaza.nl](mailto:jp@visionplaza.nl)

