

Schiphol-Rijk, 16 juni 2006

OPEN BRIEF AAN DE EERSTE KAMER DER STATEN-GENERAAL

Politiek opnieuw misleid door Schiphol?



C H I P S H O L

Geachte leden van de Eerste Kamer,

Voordat u op 20 juni gaat stemmen over de privatisering van Schiphol wil ik graag uw aandacht vragen voor het volgende.

Hoe komt het dat steeds als de politiek een belangrijke beslissing moet nemen over Schiphol, er sprake is van **misleiding**? Opvallend is dat de luchthaven ondanks haar kardinale fouten er steeds in slaagt de politiek mee te krijgen.

De **5e baan** zou volgens Schiphol 'milieubaan' worden waar iedereen baat bij zou hebben. Inmiddels heeft zelfs Cerfontaine moeten toegeven dat de baan de capaciteit van Schiphol nauwelijks heeft vergroot maar wel de overlast voor meer omwonenden. Piloten noemen deze 'Polderbaan' zelfs 'Kolderbaan'. Chipshol heeft reeds in 1995 vóór het 2e Kamerdebat tegen deze effecten gewaarschuwd in een paginagrote advertentie in De Volkskrant. Daarin stelde Chipshol dat het doordrukken van de 5e baan een Pyrrhus-overwinning zal blijken.

N.B. Wist u dat Heathrow, de grootste luchthaven van Europa, slechts 2 parallelle startbanen heeft en 68 miljoen passagiers? Wist u ook dat Heathrow (1.200 ha) en Atlanta, met 4 banen en 86 miljoen passagiers de drukste luchthaven ter wereld (1.500 ha), samen passen in Schiphol met zijn 2.700 ha en slechts 44 miljoen passagiers? Zo veel grond en zo weinig passagiers... Valt uit Schiphol niet veel meer te halen dan thans het geval is?

Toen vervolgens de afgesproken geluidsnormen moesten worden nagekomen bleek er in 2003 opeens een **'rekenfout'** te zijn gemaakt door Schiphol en waren veel meer vluchten ingepland dan deze normen toelieten. Het gevolg: de normen moesten worden opgerekt en worden sinds recent zelfs 'gesaldeerd'.

Op 15 juni jl. is het **rapport** uitgekomen van **adviesbureau Ecorys** over de potentiële ontwikkelingswaarde van Schiphol dat nota bene **binnen één maand is gefabriceerd**. Dit rapport speelt een cruciale rol bij de vraag of de privatisering van Schiphol groen licht moet krijgen. Zulks in verband met het rapport van Adri Duivesteijn die stelde dat de luchthaven veel meer waard is dan de opbrengst die via een beursgang kan worden verkregen. Maar ook nu weer wordt het spel niet zuiver gespeeld. Ecorys is **niet onafhankelijk** omdat het een hechte relatie onderhoudt met Schiphol, haar deelneming SADC plus diverse overheden waaronder de ministeries van Financiën, V&W en VROM en de provincie Noord-Holland. Ecorys stelt zelf dat het rapport onder extreme tijdsdruk tot stand is gekomen. Dit is echter geen excuus voor de **vele onjuistheden**. Het rapport zou geen factor mogen zijn bij uw beslissing over de privatisering van onze nationale luchthaven.

Nederland, let op uw saeck: luisteren naar Ecorys zal evenals de 5e baan leiden tot een nadelig resultaat.

Hoogachtend,

Drs. J. Poot
oprichter Eurowoningen en Chipshol Groep

P.S. Zojuist lees ik in het NRC van zaterdag 17 juni het artikel 'Schiphol komt van de regen in de drup'. Daarin staat vermeld dat Atlanta, voor 100% in handen van de rijksoverheid, de meest efficiënte luchthaven ter wereld is. U heeft dit al kunnen lezen in mijn rapport 'Atlanta Airport, voorbeeld voor Schiphol?' van 6 januari 1988 (bijna 20 jaar geleden). Echter, Schiphol heeft Chicago O'Hare, veel minder efficiënt, nagevolgd. Atlanta was in 1965 nog no. 35 in de wereld, in 1985 no. 2 en in 2000 no. 1 en heeft toen O'Hare overvleugeld. Dat is grotendeels te danken aan George Berry, de toenmalige president-directeur, die bewoners van Atlanta van tegenstanders tot fans van de luchthaven heeft gemaakt en voor 200.000 nieuwe banen heeft gezorgd. Binnen 20 jaar hadden zich daar 90% van de Fortune 500-bedrijven gevestigd, waarvan 17 zelfs hun hoofdkantoor. Recept: samenwerking luchthaven, bedrijfsleven en bewoners, geleid door een bekwame en bezielende CEO.

Boeing Avenue 250
1119 PZ Schiphol-Rijk

Lees het hele verhaal op

schipholwanbeleid.nl

