

Schiphol: extra startbaan of start van extra banen? (Deel 1)

Ziende blind en horende doof: een roepende in de woestijn

Schiphol is in oppervlak en aantal startbanen de grootste luchthaven ter wereld, maar verwerkt per baan het geringste aantal passagiers: een enorme grond- en kapitaalverspilling. Reeds 13 jaar geleden, in 1995, lichtte ik dit in een paginagrote advertentie in De Volkskrant met harde feiten toe. Ik waarschuwde de Tweede Kamer toen de aanleg van de zgn. 5e baan niet goed te keuren zonder vergelijkend onderzoek van internationale mainports. Als daaruit zou blijken dat een 5e baan noodzakelijk was, adviseerde ik aanleg in zee om geluidshinder voor steeds meer bewoners te voorkomen. De (overbodige) Polderbaan is echter, zonder onderzoek, toch doorgezet en mislukt. Dat kunt u lezen op mijn website www.schipholwanbeleid.nl en in het boek **Grondoorlog** dat u hier gratis kunt bestellen.

Schiphol heeft zo'n groot luchthavenareaal (2.800 ha) en zoveel startbanen (niet 5 maar nú al 6!) dat de 2 drukste luchthavens ter wereld (Atlanta 1.500 ha, 4 startbanen) en Heathrow (1.200 ha, 2 startbanen) er samen in passen. Toch verwerkten die luchthavens in 2006 meer dan 3x zoveel passagiers.

NB. Schiphol vermeldt de Polderbaan ten onrechte als 5e baan. Pure **misleiding** omdat de oudste, eerste baan stelselmatig verzwegen wordt. Even misleidend is het om de geprojecteerde 2e Kaagbaan als 6e baan aan te duiden.

Tweede Kaagbaan? Nooit

Minister Eurlings van V&W is zelfs met 6 banen niet tevreden, wil er minstens 7 hebben: een 2e Kaagbaan er nog bij. Dan heeft Schiphol straks net zoveel startbanen als de 3 grote luchthavens van Londen nl. (Heathrow 3, Stansted 3 en Gatwick 1) bij elkaar, die 130 miljoen (!) passagiers verwerken tegen Schiphol nog geen 50 miljoen. Cerfontaine mag dan geringschattend opmerken: "De minister is wel aardig voor de luchtvaart maar heeft geen kennis van zaken." Weliswaar klopt dat, maar is die publieke uitlating (Financiële Telegraaf d.d. 15 februari 2008) geen toneelspel? Even onwaarachtig komt over "Bouwplan verrast Cerfontaine. Geen overleg over scenario extra Kaagbaan en sluiting Aalsmeerbaan." in Haarlems Dagblad d.d. 15 februari 2008. Zou het echt een onderonsje tussen Eurlings en gedeputeerde Hooijmaijers geweest zijn, maken zij de dienst uit zonder Cerfontaine? Daarop, én op de kennis van zaken van Eurlings, kom ik nog terug.

Werkelijk verontwaardigd, boos zijn de bewoners die door Schiphol bedreigd worden (van Schiphol last hebben of krijgen). Daar trekt deze minister, noch de top van V&W, noch Schiphol zich iets van aan. Zij behandelen de bewoners als blaffende honden die niet bijten, als schapen die zich naar de slachtbank laten leiden. De bewoners hebben immers ook tegen de aanleg van de **Kolderbaan** niets ondernomen en zijn verdeeld in minstens 11 organisaties.

NB. De bewoners zijn niet ingegaan op mijn voorstel één strijdorganisatie te vormen waaraan Schiphol financiële steun wilde verlenen. Is het niet verwonderlijk dat een ondernemer - door het plaatsen van een advertentie tegen de Polderbaan - wél voorrang gegeven heeft aan het algemeen belang en dat van de bewoners? Is het niet van de gekke dat Schiphol sindsdien door Schiphol en de Staat der Nederlanden is afgestraft en al 13 jaar lamgelegd als straf voor die advertentie tegen de 5e baan, hoewel ik nota bene gelijk heb gekregen? Hoewel eenling en roepende in de woestijn, laat ik het er niet bij zitten. "It's time for a change" met een internationale aanpak. "Yes we can."

Boosheid gedupeerde bewoners zonder acties onvoldoende

Omwonenden boos over plan Kaagbaan

Schiphol - Omwonenden van Schiphol reageren boos op uitspraken van gedeputeerde Hooijmaijers (ruimtelijke ordening) dat de kans is toegenomen dat er een tweede Kaagbaan komt. De dorpsraad Rijsenhout noemt het plan funest voor de leefbaarheid. "Dit zou het einde betekenen van Rijsenhout", aldus voorzitter Hans Paar.

VVD gedeputeerde Hooijmaijers wil de ruimtelijke reservering voor een mogelijke tweede Kaagbaan (ofwel zesde baan) in het streekplan verlengen. Dit na een gesprek waarin minister Eurlings (verkeer) toezegde dat hij een scenario gaat bestuderen waarbij de aanleg van een extra Kaagbaan wordt gecombineerd met de sluiting van de Aalsmeerbaan, aldus Hooijmaijers.

(Haarlems Dagblad d.d. 13 februari 2008)

Ook Leiden is boos, evenals Zuid-Holland volgens onderstaand artikel van 13 februari jl.:

Leiden ontstemd over 'opening' naar tweede Kaagbaan (2)

Leiden (ANP) - Minister Camiel Eurlings (Verkeer) passeert Zuid-Holland bij de toekomstplannen voor Schiphol. Hij heeft de provincie Noord-Holland beloofd onderzoek te doen naar de mogelijkheid van de aanleg van een tweede Kaagbaan, zonder Zuid-Holland daarbij te betrekken. ... Dat staat wethouder Steegh niet aan. "Je moet de ellende niet verplaatsen." Dat Schiphol banen zou afstoten, kan hij zich verder maar moeilijk voorstellen. ... Wethouder Steegh tekent met collega's in de Duin- en Bollenstreek protest aan tegen dit besluit. ... Het Rijk wil Schiphol verder laten groeien en tegelijk het leefmilieu in de regio verbeteren. Volgens Steegh komt van de laatste doelstelling maar weinig terecht. ... Zonder een oplossing voor de herrie kan er wat hem betreft niet gepraat worden over extra banen. Bied meer ruimte aan voor aanvliegmogelijkheden over de Noordzee, dat is volgens Steegh interessanter dan rommelen met extra banen.

NB. Vergelijk deze machteloze boosheid in woorden met acties in Duitsland tegen de sluiting van een dependance van Nokia, waardoor 2.000 werknemers zonder werk komen. Daar hebben tienduizenden gedemonstreerd. Zelfs de minister-president van Noord Rijnland Westfalen en leden van de Duitse regering namen eraan deel.

Overigens zijn Leiden, Rijsenhout en Haarlemmermeer niet de enige gedupeerden. Ook Amsterdam wordt de dupe van de 2e Kaagbaan. Hier dreigt hetzelfde nadeel te ontstaan dat inwoners van Londen onder de aanvliegroute van Heathrow ervaren. Het El Al-vliegtuig dat in de Bijlmer neerstortte, heeft daarvoor boven het centrum van Amsterdam gevlogen!

L'histoire se répète: men leert welbewust niets van de geschiedenis

De geschiedenis herhaalt zich. Na de mislukte 5e (6e) baan wil Eurlings nota bene een even overbodige 6e (7e) baan. Schiphol lijdt aan een diarreë van startbanen. Schiphol, noch V&W, noch de ministers hebben ook maar iets van hun fouten geleerd, integendeel: ze willen het nog eens overdoen. Weliswaar stelde Churchill vast dat "de geschiedenis leert dat men van de geschiedenis niets leert" maar dat betreft het echte verleden. Thans is sprake van gebeurtenissen die pas zijn gebeurd. Uitgerekend dezelfde instanties (V&W en Schiphol) zijn verantwoordelijk - helaas niet aansprakelijk - voor de overbodige en dus mislukte Polderbaan.

NB. Niet verwonderlijk is dat dit ook dezelfde zijn die uit wraak een bouwverbod op ons Groenenberg-terrein hebben opgelegd, dat minister Eurlings 5 jaar later gedwongen was in te trekken. Schiphol blijft zich echter, geholpen door deze minister, verzetten tegen vergoeding van de werkelijke schade. Nog erger: Eurlings verhindert nog steeds de bebouwing van het Groenenberg-terrein, tegen beter weten in bewegend dat dit wel bebouwd kan worden. Hierop kom ik later terug.

Had ik ongelijk met mijn advertentie tegen de 5e baan in De Volkskrant van juni 1995? De stellingen daarin zijn gebaseerd op jarenlang persoonlijk onderzoek van 20 internationale mainports met name in de USA maar ook in Zuidoost-Azië en uiteraard Europa. Daarover heb ik ruim 15 jaar geleden - nog steeds actueel - diverse rapporten geschreven en gepubliceerd, o.a.:

- Atlanta Airport: voorbeeld Schiphol? d.d. 6 januari 1988
- Schiphol luchthaven nr. 1, d.d. 19 juli 1989
- Luchthaven in zee d.d. juni 1994

Geen enkele topman van Schiphol, noch van V&W, heeft ooit een internationale mainport onderzocht of daarover een rapport uitgebracht. Toch bepalen zij hoeveel startbanen moeten worden aangelegd en waar. Wel zijn er zgn. wetenschappelijke rapporten uitgebracht o.a. door de Raad voor Verkeer en Waterstaat die niet minder dan 28 zogenaamde deskundigen heeft geraadpleegd. Opmerkelijk genoeg de echte deskundige niet, zelfs zijn rapporten niet vermeld. V&W en Schiphol willen daarvan namelijk niets weten. Hier is sprake van vooroordelen, niet van wetenschappelijk verantwoord onderzoek.

NB. De voorzitter van de Raad, De Zeeuw, was als gedeputeerde van Noord-Holland voorstander van de 5e baan maar hekelde 10 jaar later, toen als directeur Bouwfonds, het failliete banenstelsel van Schiphol.

Hoe profetisch mijn advertentie uit 1995 was, blijkt uit de tussenkopjes:

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

2. Een hoogwaardig milieu?

3. 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 nachtwagens zullen de nachtrust verstoren. Intussen slijbt 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.

4. Schiphol een groene, compacte Luchthaven? Integendeel!

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.

5. 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 Pyrrusoverwinning blijken, aangezien daarna het verzet steeds meer zal toenemen.

"It's time for a change" Barack Obama

Desondanks is aanleg van de 5e (6e) baan doorgedrukt. Cerfontaine moest nog geen jaar na de officiële opening in 2003, toen hij zelfs het asfalt daarvan gekust heeft, toegeven dat de Polderbaan mislukt was. Tijdens zijn nieuwjaarstoespraak maakte hij hiervoor echter geen excuus, maar maakte er zelfs misbruik van door 2 extra banen te eisen: de 2e Kaagbaan én een baan tussen de Zwanenburgbaan en de mislukte Polderbaan.

De capaciteit van Schiphol was volgens hem nauwelijks toegenomen, echter wel lawaai en stank, bovendien vooral voor bewoners in gemeenten die daar vóór de aanleg geen last van hadden. De grote afstand van de terminal betekent nl. ook 2x een kwartier langer taxiën en opstijgen boven meer gemeenten. KLM-piloten spreken dan ook over de Kolderbaan. Opmerkelijk genoeg heeft de top van de KLM zelf indertijd sterk aangedrongen op de aanleg van deze de baan. Volgens een insider kost dit de KLM 7 extra vliegtuigen, heel verliesgevend mede door de extra kosten aan brandstof en salarissen van bemanningsleden. Vandaar dat juist de KLM c.q. Air France nu de 2e Kaagbaan eist. Opnieuw ten koste van bewoners en werkgelegenheid maar dat kan onze aardige minister niets schelen. Zijn carrière is veel belangrijker als mogelijke opvolger van Balkenende, op zijn beurt graag opvolger van Barosso. Beiden willen dus graag een goede beurt maken bij Sarkozy.

"De minister is wel aardig voor de luchtvaart maar heeft geen kennis van zaken!"

Zo citeert de Telegraaf Cerfontaine in "Ruimtegebrek in piekuren nekt luchthaven" op 15 februari jl. Weliswaar heeft Cerfontaine gelijk, maar heeft hij zelf wél 'kennis van zaken'? Hij heeft de Kolderbaan willens en wetens doorgedrukt, ondanks mijn gedocumenteerde waarschuwing. Is het niet de pot die de ketel verwijt? Of is het een toneelstukje? Immers, het gaat hier om de grote onroerendgoedbelangen van een staatsbedrijf.

NB. Dat onroerendgoedbedrijf heeft er groot belang bij dat de enige grote concurrent Schiphol, met in 1995 een dominant grondbezit van 600 ha. op strategische posities rond de luchthaven, lamgelegd blijft, liefst geliquideerd wordt. Dat laatste is niet gelukt, het lamleggen wel: overigens in eerste instantie niet door de luchthaven zelf. Het vuile werk is vóór 1995 gedaan door een combinatie bestaande uit de 'liegende rechter' Westenberg, onze accountant Coopers (tevens accountant van Schiphol) en een aantal investeerders met daarin onze voormalige financieel directeur. In 2000 heeft Schiphol na 2 hoger beroepen weliswaar gewonnen, maar inmiddels was het onroerendgoedbezit geslonken tot 150 ha en viel vervolgens Schiphol, zij het via de provincie, Chipshol aan.

Schiphol heeft Schiphol Real Estate (SRE) broodnodig. Zonder vastgoed zal het in de toekomst verlies maken. Aan het onroerendgoedbedrijf wordt daarom zelfs de core business ondergeschikt gemaakt. Chipshol heeft informatie dat het onderhoud van de banen zelfs verwaarloosd wordt. En dat met onroerend goed gesjoemeld wordt. Geruime tijd geleden werd aan Chipshol doorgegeven dat Ad Mast, directeur van SRE, zou moeten opstappen. Daarna dat Mast teveel wist en daarom een andere baan bij Schiphol zou krijgen. Tenslotte dat hij binnenkort ontslagen zou worden, hetgeen klopte. Ook hebben Chipshol berichten bereikt dat niet Mast heeft gesjoemeld maar Schiphol-CFO Pieter Verboom. Cerfontaine, die allang niet meer met collega Verboom door één deur kan, zou Verboom willen ontslaan maar ziet daartoe geen kans... De Raad van Commissarissen had al genoeg problemen met het ontslag van voormalige operationeel directeur Van Lier Lels.

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

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

correspondentieadres:

Boeing Avenue 250, 1119 PZ Schiphol-Rijk. jp@visionplaza.nl

