

Schiphol word s.v.p. eindelijk eens economische motor!

In 1988 publiceerde ik **Atlanta Airport voorbeeld Schiphol?** In 1989 **Schiphol luchthaven nr. 1**. Onze nationale luchthaven heeft helaas Atlanta Airport niét als voorbeeld genomen. Dubai wél o.a. door overname van het parallelle banenstelsel, zij het met slechts 2 banen, binnenkort 5 banen. 20 jaar geleden was Dubai nog een zandbak. Reeds in 2007 passeerde Dubai Schiphol met vracht (1.668.506 ton, Schiphol 1.651.383). In 2009 ook al bijna met 41 miljoen passagiers, nog maar 3 miljoen minder dan Schiphol. Dubai heeft als doel een capaciteit van meer dan 160 miljoen passagiers in 2020 en is dan verreweg de drukste internationale luchthaven ter wereld. Onmogelijk?

1. Het zijn juist de onmogelijkheden die grandioze successen worden:
 - 1.1. Atlanta was met 4 miljoen passagiers in 1965 nog 35e ter wereld ver achter Chicago. In 1985 lag Atlanta nr. 2, slechts 5 miljoen achter; in 2000 5 miljoen vóór als nr. 1 met 80 miljoen passagiers. In 2009 had Atlanta haar voorsprong zelfs opgevoerd tot 24 miljoen en telde toen 88 miljoen passagiers, terwijl O'Hare afgezakt was tot 64 miljoen. Wonderbaarlijk. Atlanta was en is immers geen metropool zoals Chicago, maar in 1980 een stadje met 1 miljoen inwoners (in de staat Georgia in het achtergebleven zuiden, even groot als Frankrijk, maar met slechts 4 miljoen inwoners). Een wonder? In elk geval een Wirtschaftswunder.
 - 1.2. Onze eigen geschiedenis kent ook zo'n wonder. Amsterdam in onze Gouden Eeuw als belangrijkste koopmansstad ter wereld. Schiphol had Amsterdam moeten overdoen, schreef ik 22 jaar geleden in **Atlanta Airport: voorbeeld voor Schiphol?**
 - 1.3. De creatie uit het niets binnen 20 jaar van 2 wereldsteden Dubai en Abu Dhabi met resp. 2 en 1 miljoen inwoners als grootste wereldwonder! Afgelopen april heb ik met 4 zonen (aandeelhouders, waarvan 3 werkzaam bij Chipshol en 1 financieel deskundige) Abu Dhabi en Dubai onderzocht, eerst per helikopter, daarna per auto en per schip. Een wereldwonder in een aantal opzichten:
 - 1.3.1. **Kwantitatief.** Nergens ter wereld zo snel gerealiseerd, noch in New York, Chicago, Los Angeles, Peking, Shanghai, Hongkong en Singapore.
 - 1.3.2. **Kwalitatief.** Nergens ter wereld zo'n adembenemende afwisselende architectuur met prachtige kantoorgebouwen, hotels en stedenbouw met 3 downtowns, 3 kunstmatige eilandengroepen (één bebouwd, een tweede inmiddels aangelegd) en niet te vergeten landscaping met veel groen. Abu Dhabi nog groener dan Dubai.
 - 1.3.3. **Economische diversiteit.** Hub zowel voor scheep- als luchtvaart; zowel financieel, economisch, toeristisch als cultureel centrum. N.B. Daar staat tegenover de slavenarbeid m.n. van de bouwvakarbeiders uit India en Pakistan. Zo was het ook in St. Petersburg en Versailles, nu bestemming voor vele cultuurreizen. Overigens vindt de uitbuiting plaats door buitenlandse aannemingsbedrijven.

2. Drijvende kracht is een sterke leider, zoals Peter de Grote, Louis Quatorze, de Roi de Soleil. In Dubai is dit sjeik Rashid Maktoum als grondlegger met visie, zijn ideaal om van een woestijnstadje een wereldcentrum te maken en als maker zijn zoon sjeik Mohammed. Kenmerkend voor de wereldsuccessen zijn familiebedrijven van vader en zoon, zelfs van generaties zoals Rothschild.
3. Doorslaggevend voor de groei van het bedrijfsleven was in Atlanta en Dubai de luchthaven, aangevoerd door een charismatische vakman, zoals George Berry etc. Daarnaast is een dominating airline onontbeerlijk. Het is altijd de dominating airline die de luchthaven maakt, zoals Delta Airlines: Atlanta Airport, British Airways: Heathrow, de KLM: Schiphol en niét andersom. Aanvankelijk had Dubai geen eigen luchtvaartmaatschappij, maar een deelneming in Gulf Air, tezamen met Bahrain, Oman en Qatar. Sjeik Mohammad was daarover ontevreden en stichtte in 1985 zijn eigen maatschappij Emirates met als president sjeik Ahmed. De werkelijke leider werd Maurice Flanagan (thans 82) van British Airways. Standaardwerk over de opkomst van Dubai is het lezerswaardige **Dubai The story of the world's fastest city** van Jim Krane. Het navolgende ontleen ik aan The Economist June 5th 2010, hoofdartikel: **Super-duper-connectors form the Gulf** (pag. 18) plus **Rulers of the new silk road** (pag. 74, 75, 76). *"With \$ 10m of start-up capital, a couple of leased aeroplanes (a Boeing 737 and an Airbus A300) and two formidable British aviation executives (Maurice Flanagan and Mr Clark) Emirates was born. After losing a little money in its second year of operation, it has made a profit ever since and doubled in size every three or four years. It is now one of the world's most powerful airlines, with 138 planes, all wide-bodied and 140 more, including 50 A380s, on firm order. By around 2020 Emirates expects to have a fleet of more than 400".* De winsten zijn sterk gestegen, zelfs in 2009 tijdens de financiële recessie: *"Yet profits rose more than fivefold, to nearly \$ 1 billion. In the same period Air France-KLM made a loss of € 1,56 billion (\$ 1,93 billion)".*

Luchtvaart en economie versterken elkaar wederkerig, zoals in Atlanta! *"Those policies stem from a conviction that aviation could act as a spur to Dubai's economy by facilitating trade, financial services and tourism."* Mr. Griffith, voormalig CEO van Gatwick stelt: *"In Dubai, government, the industry and consumers' interests are aligned."*

De centrale ligging van Dubai is evenals die van Atlanta van grote betekenis. Zo kan vanuit Atlanta binnen 2 uur vliegen 80% van de Amerikaanse bevolking bereikt worden. En: *"The region of Dubai is a natural pinch point between westward and eastward routes. Sheikh Ahmed describes it as being in the middle of the new silk road: nearly 2 billion people live within four hours flying time of the Gulf and twice as many within seven hours. Since the arrival of ultra-long-range airliners in the mid-1990s in the shape of the Boeing 777 (for which Emirates is the biggest customer), any two big cities on Earth can be linked via Dubai with no other stops."* Voorts *"Flying mainly long haul routes Emirates has one*

of the world's highest fleet utilisation rates; its jets are in the air for about 18 hours a day." Een verder voordeel: *"Staff costs at Emirates are around 15% overhead, against well over twice that for a typical American or European network carrier, says Mr Flanagan."*

Wat wil Dubai in het komende decennium bereiken? Heathrow nr. 2 ter wereld met 66 miljoen passagiers plus Atlanta nr. 1 met 88 miljoen, thans dus al met bijna 160 miljoen passagiers, in 2020 voorbijstreven. *"It will be not for long before Dubai overtakes Heathrow. (...) Thus within five or six years there will be more capacity at these three Gulf States (Dubai, Abu Dhabi, Qatar JP) than there is now at Heathrow, Paris Charles de Gaulle and Frankfurt combined."* Deze ambitie berust op een even sterke politieke wil die Atlanta tot nr. 1 ter wereld gemaakt heeft, niet vanwege een sterke maar, omgekeerd, vanuit een oorspronkelijk zwakke positie. Deze politieke wil ging gepaard met visie, luisteren naar experts, bestuderen van voorbeeld-luchthavens met een charismatische CEO en het kiezen, niet voor een tangentieel, maar een parallel banenstelsel.

En hoe staat het met Schiphol? Dat volhardt nog steeds in het dwarsliggen. CEO's als Cerfontaine en Nijhuis missen visie, charisma en ondernemerschap, worden niet gehinderd door kennis van zaken, luisteren niet naar deskundigen en kiezen niet voor samenwerking met bedrijven. Zie het kritische Vriesman-rapport, in 2009 op verzoek van Eurlings uitgebracht en vanwege de kritische toon vervolgens uiteraard in de doofpot gestopt. Zij kiezen voor tegenwerking met name van het succesvolle Chipshol, onafgebroken reeds 15 jaar, en voor steeds meer startbanen in plaats van de start van banen, een keuze ten koste van werkgelegenheid en welvaart. De Balkenende's I t/m IV hebben Schiphol daarbij alle steun gegeven, waardoor de luchthaven is gekelderde van nr. 8 naar nr. 14. Onder dit wanbeleid is Nederland niet sterker maar zwakker geworden en hebben wij niét de laagste werkloosheid in Europa. Daartoe verwijs ik naar mijn 4e boek **Schipholgate** blz. 52. Vertrouwen op de toverformule **Schiphol, gateway to Europe** is zelfbedrog en is ontaard in **Schipholgate, way to Europe?**

Nieuwe regering handel zoals de nieuwe Engelse regering die de 3e baan van Heathrow geschrapt heeft (66 miljoen passagiers) en schrap de overbodige 7e baan (44 miljoen passagiers) van Eurlings en Nijhuis. Zorg voor de broodnodige Airport City bij Badhoevedorp, anders zakt Schiphol af tot regionale luchthaven, zoals ik beschreven heb in **Atlanta Airport voorbeeld Schiphol** van 6 januari 1988. Maak van Schiphol luchthaven nr. 1, niet ter wereld dat wordt Dubai, maar van Europa (als het niet te laat is) zoals beschreven in mijn gelijknamige rapport van 19 juli 1989. Houd op met eindeloos vergaderen. Geen woorden, maar daden.

Crans, 19 juli 2010



Drs. J. Poot (13 augustus 1924)
Oprichter Chipshol, Eurowoningen
en Eurohome France

Reageer op deze advertentie en bestel gratis de boeken **Schipholgate**, **Doodzonde tegen de Rechtsstaat** en **De Demmink Doofpot** van Drs. J. Poot op schipholwanbeleid.nl