

# SCHIPHOL: VAN MAINPORT (HUB\*) TOT REGIONALE LUCHTHAVEN? DEEL 1

Schiphol had luchthaven nr. 1 ter wereld kunnen worden als het een voorbeeld had genomen aan Atlanta. De Amsterdam/Schiphol-regio was dan dé toplocatie van Europa geworden. Door een verkeerd beleid van met name voormalig CEO Cerfontaine verliest Schiphol echter steeds meer terrein, is inmiddels al afgezakt van nr. 10 naar nr. 14.

In Atlanta Airport voorbeeld voor Schiphol van 6 januari 1988 heb ik gewezen op de spectaculaire groei van Atlanta Airport. In 1965 slechts luchthaven nr. 35 ter wereld met 5 miljoen passagiers maar 20 jaar daarna reeds nr. 2 (42 mio) en weer 15 jaar later in 2000 nr. 1 (80 mio).

Positie 2000	2008	Luchthaven	Passagiers (mln)		Verandering	
			2000	2008	%	Positie
1	1	Atlanta	80	90	▲ 11%	-
2	2	Chicago	72	69	▼ -4%	-
3	6	Los Angeles	66	60	▼ -12%	▲ 3
4	3	Londen Heathrow	65	67	▲ 4%	▲ 1
5	7	Dallas	61	57	▼ -6%	▼ 2
6	4	Tokyo	56	67	▲ 15%	▲ 2
7	9	Frankfurt	49	53	▲ 8%	▼ 2
8	5	Parijs De Gaulle	48	61	▲ 21%	▲ 3
9	21	San Francisco	41	37	▼ -10%	▲ 12
<b>10</b>	<b>14</b>	<b>Schiphol</b>	<b>40</b>	<b>47</b>	<b>▲ 16%</b>	<b>▼ 4</b>
Totaal			579	609	▲ 5%	

In 2000 heeft Atlanta definitief Chicago O'Hare als de nr. 1 ter wereld overvleugeld en deze luchthaven sindsdien ver achter zich gelaten. In 2008 telde Atlanta 90 mio en Chicago O'Hare 69 mio passagiers. In **Schiphol luchthaven nr. 1** van 19 juli 1989 heb ik beklemtoond dat dit slechts mogelijk zou worden onder 2 voorwaarden nl. dat

1 Schiphol hub\* zou worden door het opvoeren van het aantal transferpassagiers dat toen slechts 30% bedroeg tegenover Atlanta 70%. Dat is in de negentiger jaren gelukt dankzij de dominating airline KLM, die Schiphol gemaakt heeft, evenals Delta Airlines Atlanta en British Airways Heathrow.

\* Hub is centrale luchthaven voor lange afstandsvluchten met overstappende passagiers uit/naar regionale luchthavens.

2 Ter versterking van de concurrentiepositie en het vestigingsklimaat een centrum van internationale allure c.q. een airportcity gesticht zou worden ten zuiden van Badhoevedorp ontsloten door een volautomatisch milieuvriendelijk peoplomover systeem (TAXI 2000). Gebiedsontwikkelaar Chipshol heeft daartoe in 1991 een video in Atlanta laten produceren met daarin beelden van deze airportcity, tevens van woonparken aan de westrand van de Haarlemmermeer, eveneens door TAXI 2000 ontsloten en verbonden met deze airportcity.

Helaas heeft Schiphol, met name voormalig CEO Cerfontaine, het totaal anders aangepakt.

1 Onze nationale luchthaven heeft niet Atlanta als voorbeeld gekozen, dat haar tangentiële systeem omgezet heeft in 4 parallelle startbanen, zeer efficiënt met concentratie van geluidsoverlast in een beperkt gebied. Integendeel Chicago met 6 tangentiële banen, inefficiënt met spreiding van overlast in alle richtingen. N.B. Dit ondanks de waarschuwing van de directie van O' Hare, ingeklemd tussen woonwijken met veel overlast. Atlanta heeft de woonwijk onder de startbanen verplaatst naar een groene locatie zonder geluidshinder. De bewoners werden van tegenstanders fans van de luchthaven. Samenwerking met bewoners en bedrijfsleven was de formule. Mijn voorstel was Zwanenburg te verplaatsen naar een van de woonparken aan de westrand van de Haarlemmermeer en van Zwanenburg een bedrijvenpark te maken.

2 Stichting van de airportcity Badhoevedorp (van de gebiedsontwikkelingsmaatschappij Chipshol Forward) ontsloten door TAXI 2000 is helaas reeds 20 jaar geblokkeerd.

Er is dus geen sprake van samenwerking met bedrijfsleven noch bewoners!

Hoezeer de positie van Schiphol verslechterd is blijkt uit het artikel in Economisch Statistische Berichten van 6 maart jl. van Prof J. de Wit. De "netwerkkwaliteit op Schiphol"

is onder sterke druk gekomen:

- door de overname van KLM door Air France
- door de nieuwe hub Dubai dat wel Atlanta als voorbeeld genomen heeft. 20 jaar geleden nog een zandbak heeft dit in 2007 Schiphol qua vrachtvervoer al ingehaald en met het passagiersvervoer zal dat niet lang meer duren.

Deze verslechtering is opzienbarend blijkt recente voorlopige cijfers voor 2008 van Airports Council International. Aan de hand daarvan heeft Chipshol geanalyseerd hoe de top 10 luchthavens die in 2000 de meeste passagiers vervoerden zich sindsdien hebben ontwikkeld, zie bijgaande tabellen.

Positie*	Luchthaven	Vliegbewegingen (x 1.000)		Verandering %	Aantal banen	Vliegbewegingen per baan (x 1.000)
		2000	2008			
1	Atlanta	915	979	▲ 7%	5	196
2	Chicago	909	882	▼ -3%	7	126
3	Los Angeles	783	616	▼ -27%	4	154
4	Londen Heathrow	447	479	▲ 7%	2	240
5	Dallas	838	656	▼ -28%	7	94
6	Tokyo	252	332	▲ 24%	3	111
7	Frankfurt	436	486	▲ 10%	3	162
8	Parijs De Gaulle	502	560	▲ 10%	4	140
9	San Francisco	429	387	▼ -11%	4	97
<b>10</b>	<b>Schiphol</b>	<b>432</b>	<b>447</b>	<b>▲ 3%</b>	<b>6</b>	<b>75</b>
Totaal		5.943	5.824	▼ -2%		

Daaruit moeten een aantal voor Schiphol negatieve conclusies worden getrokken:

- 1 Schiphol is een zeer inefficiënte luchthaven, heeft nl. van de top 10 verreweg het minste aantal starts/landingen per startbaan, slechts 75.000 tegenover Atlanta 196.000 en Heathrow 240.000. Waarom is dan na de overbodige Polderbaan als 6e baan zelfs nog een 2e Kaagbaan als 7e baan nodig?
- 2 Het aantal vliegbewegingen van de top 10 nam tussen 2000 en 2008 met 2% af. Zeer opmerkelijk daalde dit zelfs bij alle Amerikaanse luchthavens behalve Atlanta (+7%). Is het dan aannemelijk dat bij Schiphol het aantal vliegbewegingen dat al jaren stagneert rond 400.000 nog zal stijgen tot boven 500.000?

- 3 Het aantal passagiers van de top 10 steeg met slechts 5%. Weliswaar bedroeg de stijging bij Schiphol 16% maar haar positie zakte van nr. 10 naar 14, ingehaald door o.a. Peking. Binnenkort nr. 17, mogelijk nr. 20.
- 4 Parijs De Gaulle daarentegen groeit met name sinds de overname van KLM door Air France veel sneller dan Schiphol en is inmiddels opgerukt van de 8e naar de 5e plaats met 61 miljoen passagiers. De positie van Schiphol binnen Europa is verder verzwakt (van nr. 4 naar 5) omdat ook Madrid veel sneller is gegroeid en Schiphol inmiddels gepasseerd is.

Na de forse groei tot 2000 is de positie van Schiphol (onder het bewind van Cerfontaine) dus enorm verslechterd. Langer afwachten c.q. blokkeren van drastische maatregelen is uit den boze.

Lees morgen welke maatregelen noodzakelijk zijn.

Crans, 16 april 2009



Drs. J. Poot (84)  
Oprichter Chipshol-Groep (1986)  
en Eurowoningen (1960)

Over de strijd van Chipshol tegen Schiphol, diverse overheden en de rechterlijke macht heeft Drs. J. Poot een tweetal boeken uitgebracht –'Grondoorlog' (2007) en 'Final Call' (2008)– die gratis besteld kunnen worden op de website [schipholwanbeleid.nl](http://schipholwanbeleid.nl).

correspondentieadres:

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

