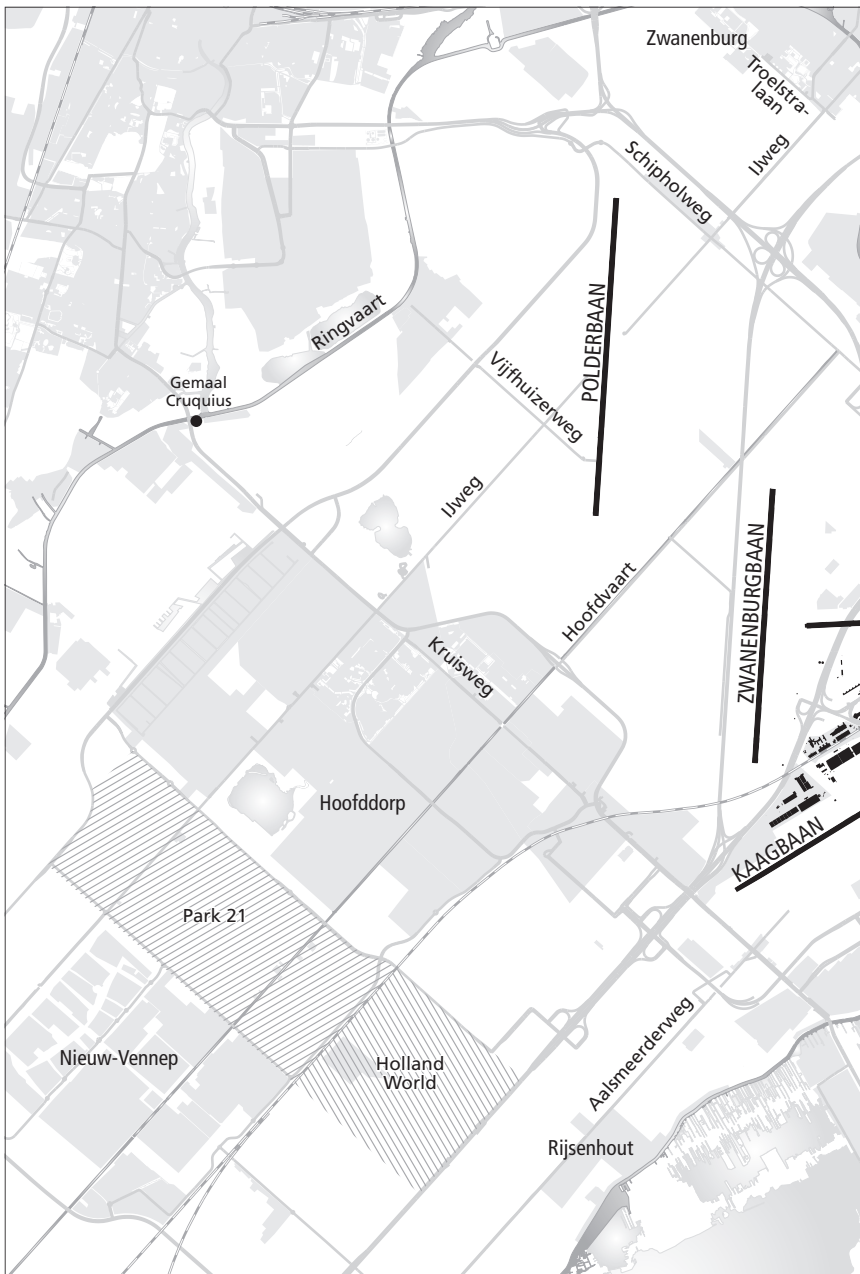


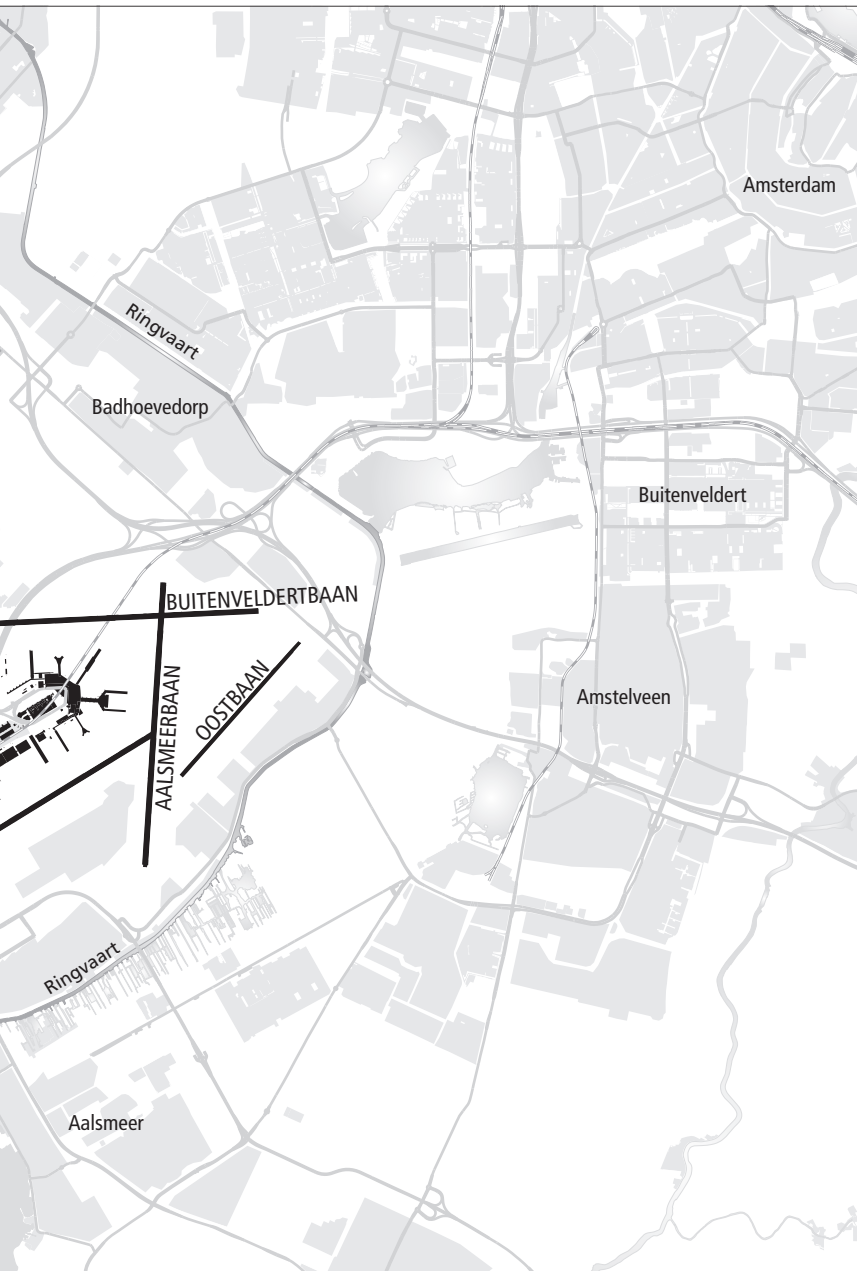
# Inhoud

Inleiding	13
I Lucht & Land	19
1 Het vliegkamp	21
2 De KLM schuift aan	25
3 'Zal Schiphol ooit iets goeds worden?'	33
4 De cirkel van Fokker	40
5 Teken en met Van Eesteren	46
6 Nationale luchthaven Leiderdorp	52
7 Boven de poort van het Entrepotdok	58
8 Groter, zwaarder, langer	64
9 De herbouw van Rijk	68
10 Protest en berusting	77
11 De paraplu van de weduwe Snoek	87
12 Het geld	92
13 De boeren	98
14 Het straalvliegtuig	110
15 Nationale luchthaven Markerwaard	117
16 Niet wachten maar bouwen	122
II Lusten & Lasten	131
17 Professor Kosten en de strijd tegen het optimisme	133
18 Rudy Schokker maakt iedereen wakker	148
19 Piet Brandjes en de contrabureaucratie	157
20 Ik hoor, ik hoor wat jij niet hoort	174

21 Spectaculaire eenvoud	184
22 De onmacht van Schiphol en de kracht van het netwerk	197
23 De betovering	209
24 'De glans is eraf'	220
Woorden van dank en verantwoording	239
Noten	243
Bronnen	249
Verantwoording illustraties	253







Amsterdam

Ringvaart

Badhoevedorp

Buitenveldert

BUITENVELDERTBAAN

AALSMEERBAAN

OOSTBAAN

Amstelveen

Ringvaart

Aalsmeer

# Inleiding

Naast de landingsbaan staat een huis. Je ziet het nauwelijks als je naar de gate taxiet; er staat een handjevol bomen voor. Bovendien valt het weg tegen de grote gebouwen erachter, de kantoren van KLM Catering Services, het Ibis-hotel. Het is het woonhuis van het bejaarde echtpaar Wout en Jo de Rooij. Sinds ze getrouwd zijn in 1955 wonen ze al in deze dubbele daglonerswoning. Twee-onder-een-kap noemen makelaars dit woningtype, maar dan hebben ze een grotere versie voor ogen. Een daglonerswoning in de Haarlemmermeerpolder, zelfs een dubbele, is petieterig. Dagloners hadden niet veel nodig en mochten niet te veel kosten.

Wout de Rooij was zo'n dagloner. Hij werkte vooral voor boer Breure, eigenaar van de monumentale hoeve Hugo de Groot. Deze pachtte al voor de oorlog een paar percelen van Schiphol. Zoals de grote boeren van toen gewoon waren, liet Breure langs de randen van zijn land een handvol woninkjes bouwen voor zijn losse personeel.

Jarenlang trok Wout de Rooij achter zijn huis over de regels van de akkers. Op zijn knieën, met een paard en later met een trekker. Ploegen, zaaien, oogsten. Suikerbieten, aardappelen, uien. De vliegtuigen waren dichtbij, maar de klei naast de banen gold als het domein van de boeren. De polder was ruim, daar konden werelden naast elkaar bestaan.

Een dagloner pakt alles aan. Toen Breure in de jaren zestig het veld moest ruimen voor nieuwe landingsbanen nam De Rooij de hark in zijn hand en trok het voor zijn neus neergekiepte beton strak. De verlenging van de Aals-

meerbaan, de aanleg van de Kaagbaan en later de Buitenveldertbaan: De Rooij egaliseerde. Zwaar werk vond hij het achteraf, zwaarder dan werken op het land.

Ook de andere hoeves, schuren en huisjes verdwenen. Alleen het huis van De Rooij bleef staan. Domweg omdat het niet in het verlengde van een baan lag, en ook niet op een plaats waar de planners hotels, kantoren, loodsen en terminals op hun schetsen hadden ingetekend. Hun kinderen zijn er geboren en getogen; zoon Hans trok na diens huwelijk in de andere helft van de woning.

En nu zijn ze oud. En tevreden. Want ze houden niet van mopperen. Niet over lawaai, niet over het feit dat de postbode hun huis vaak niet kan vinden. Niet over de afrastering of het drukke autoverkeer van de A4, de A9 en de N232. En toen Schiphol pal achter zijn schuurtje een parkeerterrein aanlegde voor 10 000 auto's, gaf Wout de Rooij geen kik. Terwijl dat schuurtje hem dierbaar is. Daar heeft hij zijn liefhebberij uitgesteld: honderden modelautootjes, -bootjes en -vliegtuigjes staan op tafels en in vitrinekasten. 'Vroeger deden we niks anders dan werken, werken,' zegt Wout de Rooij, terwijl hij een jumbojet rechtzet. 'Zo is het gekomen dat ik afgekeurd ben en met deze verzameling begon. Ze zeggen wel eens: wat moet je ermee? Maar je moet toch wat doen.'

Naast een verzamelaar schuilt in hem nog altijd de landarbeider. In zijn moestuintje verbouwt hij aardbeien, rode bieten en prei. Samen met zijn vrouw overziet hij trots hun bezit: het huis, het erfje, de schuur, de moestuin, dit alles omzoomd door bomen en schuttingen.

Hij wijst opzij: 'Wij hebben nooit last van de burens aan die kant, want daar woont niemand.'

Maar die grote buurman Schiphol. Hebben ze daar geen last van?

Zij lacht erom: 'Wij horen het niet. Wij zijn niet anders gewend.'

Terwijl op de enclave van De Rooij de afgelopen decennia de klok traag tikte, werd achter de schutting in razend tempo een totaal nieuwe wereld opgebouwd. Kilometerslange startbanen werden aangelegd, er verscheen een hypermoderne terminal met onder de grond een treinstation en een passage voor autoverkeer. Boerderijen en dorpen die in de weg stonden werden gesloopt; honderden woningen waar het lawaai van de stijgende en landende straalvliegtuigen onhoudbaar bleek, driedubbel geïsoleerd. Uit het onschuldige kleine ei dat begin twintigste eeuw in een hoekje van de polder was neergelegd, kroop na de oorlog een koekoeksjong dat alles wat zijn groei in de weg stond over de rand van het nest duwde. Protesten mochten niet baten. Een simpele verwijzing naar het belang van Schiphol voor de economie volstond om provincie en Rijk akkoord te laten gaan met uitbreiding, nog een uitbreiding en daarna verdere uitbreiding.

In de jaren dat Wout de Rooij zijn schuurtje vol zette met schaalmodellen, sloegen op Schiphol de metertjes door. De passagiersaantallen stegen van 300 000 in 1950 naar 71 miljoen in 2018, ruim tweehonderd keer zoveel. Niet langer was het vliegtuig een speeltje voor de elite, nu ging ook de doorsnee-Nederlander naar Mallorca. De spectaculaire groei van het luchtverkeer leverde een luchthaven met steeds meer gezichten op. Schiphol werd een 24 uurseconomie op zich, een staat in de Staat met in die afgerasterde halve polder alles wat een moderne stad kenmerkt: hotels, winkelcentra, verkeersdrukte, een casino, zwervers, vertier, vluchtelingenopvang, handel, repressie, cultuur, bedrijvigheid. En dit alles badend in een nimmer aflatende zee van licht. Airport City, noemt Schiphol het. Het enige wat aan deze stad ontbreekt zijn inwoners. Op de familie De Rooij na.



Maar hoe moeten we het Schiphol van nu typeren? Als een slim ontworpen luchthaven, effectief en vriendelijk tegelijk? Een uiterst succesvolle bushalte voor luchtverkeer? Of als een producent van lawaai? Als een jongensdroom, een combinatie van Efteling en Disneyland waar je met open mond rondloopt? Of als een bron van CO<sub>2</sub>-uitstoot? Als een entree tot de rest van de wereld, de take-off van het zo begeerde tussenjaar? Of als het rupsje-nooit-genoeg dat voortdurend mens en natuur verdringt? Als een mainport, van essentieel belang voor de nationale economie? Of juist als een belastingloze vrijstaat waar democratische processen geen vat op hebben? Waar achter de schermen het grootkapitaal lobbyt voor meer, meer, meer?

Eén ding is zeker. Door de jaren heen is Schiphol een meester gebleken in het krijgen van zijn zin. En die zin is helder: uitbreiden. In de eerste jaren, de decennia voor de oorlog, lukte dat door pers en politiek te betoveren met beloftes die verdoezelden dat zich nauwelijks passagiers meldden. Ooit wil iedereen vliegen en daar kunnen we ons maar beter op voorbereiden, bezwoer Schiphol. Het mag gezegd: de naoorlogse cijfers onderstrepen het gelijk van deze voorspelling. Van 100 000 in het vooroorlogse topjaar 1938 naar die 71 miljoen in 2018. Maar intussen is de toekomst heden geworden; de rechtvaardiging moet in een andere hoek worden gezocht. Het belang van de economie is nu het vaste excuus, met als onderlegger de constatering dat iedereen nu eenmaal een, twee, drie keer per jaar even weg wil voor een stedentrip of een zonvakantie. Dat is een dooddoener. Maar tegelijk pijnlijk dicht bij de waarheid.

Hoe kunnen we het doen en laten van Schiphol plaatsen? Welke ontwikkelingen spelen op de achtergrond mee bij de permanente groei van Schiphol door de jaren heen? En

wie is dat eigenlijk, Schiphol? De directie? De minister? De ambtenaren? De KLM?

In een poging vat te krijgen op de vele gezichten, de vele rollen van Schiphol, brengen we in dit boek een bezoek aan allerlei mensen. Mensen die – ieder op eigen wijze – deelgenoot waren of zijn van Schiphol, eraan gebouwd hebben, eronder lijden, er wetenschappelijk onderzoek naar hebben gedaan, er nog steeds dagelijks van genieten, ertegen strijden of juist jaloers naar kijken. Van de medewerkster van de eerste souvenirwinkel tot de huidige president-directeur, van de vliegtuigspotter uit de polder tot de boer die keer op keer moest verhuizen, van de oud-bewoner van het verdwenen dorp Rijk tot de voormalige topbestuurder van Fokker die zijn halve leven op luchthavens en in vliegtuigen doorbracht. Van de man die zelf wilde vliegen maar werd opgesloten in een inrichting via de amateurhistoricus die precies weet waar de blindgangers uit de oorlog liggen tot de directeur van Milieudefensie die bomen plantte in het Bulderbos.

Al die puzzelstukken tezamen vormen het beeld van een luchthaven vol paradoxen. Verre vrienden maken en tegelijk de burens kwellen; iedereen een blik op de wereld bieden en intussen die wereld viezer maken; grenzeloos de grenzen verleggen. Veel passagiers kampen met de welvaartsparadox: rijk genoeg om met een vliegtuig af te reizen naar een subtropisch klimaat, maar tegelijk gebukt gaand onder de wetenschap dat je daarmee dat klimaat weer een stukje verder vernielt.

En dan is daar ook nog het vraagstuk dat de dichter Jan Emmens opwierp: ‘Hoe komt wie vliegt ooit tot bedaren, en wie niet vliegt ooit van zijn plaats?’