



De rood onderlijnde teksten
bevatten links naar de bijlagen
(internetverbinding vereist).

Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa)/CT/RI
Postbus 16326
2500 BH DEN HAAG

Nederlandse Mededingingsautoriteit
Klachtenfunctionaris NMa
Postbus 16326
2500 BH DEN HAAG

Schiphol-Rijk, 12 mei 2011
Ref.: 14582/C

Betreft: verzoek om toepassing en handhaving van art. 24 Mededingingswet

Mijne heren,

Inleiding

Eind januari 2009 bracht de commissie Ruimtelijke Ontwikkeling Luchthavens - in opdracht van de Ministers van Verkeer en Waterstaat (**V&W**) en VROM - het rapport Mainport 2.0 uit (**het Vriesman rapport**¹). Dit essentiële en onafhankelijke rapport omschrijft de toekomstvisie op onze nationale luchthaven en gaat uitvoerig in op de mededingingsaspecten van de vastgoedmarkt rond de luchthaven.

Een van de conclusies van het Vriesman rapport is dat er '*geen level playing field*' is in de Schipholregio en dat staatsbedrijf Schiphol zijn machtspositie als luchthaven al jaren misbruikt voor haar commerciële onroerend goed belangen. Zo stelt het rapport onder meer:

¹ Bijlage 1: Vriesman rapport Mainport 2.0



“Mede naar aanleiding van gesprekken met andere ontwikkelaars is de gedachte bij de Commissie opgekomen dat de affaire ‘Groenenbergerterrein’ een uiting is van een vraagstuk met een veel bredere lading. Meerdere gesprekspartners spraken hun zorg en ergernis uit over de wijze waarop Schiphol omgaat met actoren in zijn omgeving. Die kan betrekking hebben op de toepassing van de criteria voor Schipholgebondenheid; zo is het mogelijk dat een bedrijf door de SADC op basis van deze criteria wordt afgewezen, terwijl het bij toetsing door Schiphol wel welkom is op het luchtvaartterrein. Ook zijn er voorbeelden dat Schiphol op basis van argumenten in de sfeer van veiligheid de activiteiten van een concurrent heeft trachten te belemmeren. En met zijn grote netwerk kan Schiphol besluiten van V&W en LVNL over plannen van concurrenten van SRE proberen te beïnvloeden. Dat andere ontwikkelaars niet naar de rechter zijn gestapt, is helaas geen teken dat zij altijd vrede hebben met de werkwijze van Schiphol.”

(...)

“Een tweede risico is dat er op de grond- en vastgoedmarkt rond de luchthaven onvoldoende sprake is van een ‘level playing field’. Het grondbedrijf SRE beschikt immers per definitie over meer informatie over relevante toekomstige ontwikkelingen (bijvoorbeeld: waar zou een 2e Kaagbaan precies komen?) dan particuliere grondeigenaren. Zo krijgt Schiphol door deelname aan het BFS en de SADC, waarin het bedrijf samenwerkt met overheden, informatie die particuliere ontwikkelaars niet hebben. En het moederbedrijf Schiphol heeft directe lijnen naar ‘Den Haag’. Dit is mogelijk een van de verklaringen voor de conflicten tussen Schiphol en Chipshol.”

Naar aanleiding van de persconferentie over het Vriesman rapport opende het Financieele Dagblad (FD) op 30 januari 2009² dan ook met de kop:

“Kritiek op rol Schiphol als ontwikkelaar”

(...)

“In de regio Schiphol is geen sprake van eerlijke concurrentie bij grond- en projectontwikkeling. Schiphol heeft veel petten op en zet zo andere, particuliere ontwikkelaars op achterstand” (...) “Overheden, ook het Rijk, hebben dit tot nu toegelaten”. (...) “de affaire Poot staat niet op zichzelf”.

Daar bleef het niet bij want op 19 augustus 2009³ schreef het FD:

“Bedrijven verwijten Schiphol misbruik op vastgoedmarkt”

(...)

“Tweede Kaagbaan moet concurrentie uitschakelen”

² Bijlage 2: FD 30 januari 2009, “Kritiek op Schiphol als Ontwikkelaar”

³ Bijlage 3: FD 19 augustus 2009: “megaclaim tegen Rijk dreigt om Schiphol”



FD 29 augustus 2009⁴

Rapport-Vriesman

Juist door SRE en SADC heeft Schiphol dubbele petten op

Spanningen

De zaak-Chipshol en reservering parallelle Kaagbaan leiden tot problemen in regio

FD 12 oktober 2009⁵

Bedrijven eisen schadevergoeding van € 1 mrd als Eurlings reservering tweede Kaagbaan afdwingt

De coöperatie en Forward Business Park sluiten niet uit dat de claims hoger uitvallen als de minister zijn zin doorzet, omdat het schadebedrag 'slechts een grove schatting van de daadwerkelijke schade' is, schrijven de bedrijven.

Zij verwijzen ook naar de conclusies van de Commissie ruimtelijke ontwikkeling luchthavens onder voorzitter Kees Vriesman. Die adviseerde begin dit jaar Eurlings en minister Jacqueline Cramer van Vrom onder meer Schiphol te laten betalen voor langdurige ruintereserveringen, een aanbeveling waar de bewindslieden niets mee hebben gedaan. 'Voor zover Schiphol de schade niet vergoedt, is het Rijk op grond van de jurisprudentie verplicht de schade te vergoeden', aldus de advocaat.

Gelet op het Vriesman rapport, de publiciteit en de contacten tussen Chipshol en de NMa in 2007 is het opmerkelijk dat de NMa tot op heden niet in actie is gekomen.

Waarom ondernam de NMa geen actie?

In februari 2007 ontving Chipshol een anonieme tip over de rol van uw bestuursvoorzitter, de heer Kalbfleisch, in de genoegzaam bekende Chipshol procedures bij de Haagse rechtbank. Chipshol heeft deze tip serieus genomen en via

⁴ Bijlage 4: FD 29 augustus 2009: "Vastgoed dient uitsluitend mainportfunctie Schiphol"

⁵ Bijlage 5: FD 12 oktober 2009 "Claims tegen uitbreiding Schiphol"



getuigenverhoren op zorgvuldige wijze onderzocht. Naar aanleiding daarvan heeft zich de klokkenluider gemeld.

De heer Kalbfleisch werd door de klokkenluider beschuldigd van meeneed en belangenverstrengeling als rechter in onze zaak. Ook staat vast dat de partij waarmee Kalbfleisch in de anonieme tip werd geassocieerd 150 ha. Chipshol grond heeft verkocht aan staatsbedrijf Schiphol c.q. haar dochter Schiphol Real Estate⁶.

Het is dan ook begrijpelijk dat Chipshol er sinds 2007 van uit ging dat een klacht bij de NMa mogelijk niet in vruchtbare aarde zou vallen. Dat beeld werd niet ontkracht toen zelfs na uitkomst van het onafhankelijke Vriesman rapport met alle publiciteit daaromheen de NMa in 2009 geen initiatieven ontplooiëde.

Nu de heer Kalbfleisch op non actief is gesteld als bestuursvoorzitter in verband met zijn rol als vice president bij de rechtbank Den Haag in de jaren 90 in de “Chipshol affaire” vertrouwt Chipshol er op dat een klacht van haar tegen Schiphol door de NMa serieus zal worden behandeld.

N.b. Daarbij vestigt Chipshol wel de aandacht op het volgende:

Bij onderzoek van ons is gebleken dat NMa bestuurlid mr. drs. J. Th. A. de Keizer afkomstig is van De Brauw⁷ alwaar hij bestuursvoorzitter was en tot oktober 2009 actief was in fusie- en overname praktijk.

De Brauw is het advocatenkantoor dat optreedt namens de Luchthaven tegen Chipshol. Zo trad de Brauw (Mr. R.A.A. Duk en Mr. M. Ynzonides) niet alleen op in de cassatie tegen Chipshol in de bouwverbod zaak maar speelde zij ook bij andere gelegenheden waaronder het conflict tussen Chipshol en Landinvest/Van Andel een wezenlijke rol. In het boek Doodzonde tegen de Rechtstaat wordt hier op ingegaan⁸.

Inmiddels treedt Mr. R.A.A. Duk van De Brauw ook op namens de heer Kalbfleisch.

Omdat de heer De Keizer is toegetreden tot het bestuur van de NMa na uitkomst van het Vriesman rapport in januari 2009 zou Chipshol graag vernemen of hij uit hoofde van zijn functie als bestuursvoorzitter of in het kader van zijn praktijk Schiphol c.s. heeft bijgestaan in mededingingszaken waaronder bijvoorbeeld de herstructurering van de gronden van Schiphol Real Estate en SADC.

⁶ Bijlage 6: Akte grondaankoop SRE van Landinvest/Van Andel

⁷ Bijlage 7: NMA website CV *Jaap de Keijzer*

⁸ Bijlage 45: Doodzonde tegen de Rechtstaat blz.97



Chipshol vraagt zich af waarom de NMa ondanks duidelijke signalen waaronder het onafhankelijke Vriesman rapport jarenlang geen onderzoek heeft gedaan in de unieke markt van luchthaven gebonden bedrijvigheid. Te meer omdat die markt nagenoeg geheel gecontroleerd wordt door Schiphol c.s en omdat Schiphol een 'goede' bekende (onderzoek economische machtspositie Schiphol 2010) van de NMa is, rijst de vraag waarom het 'vastgoed' aspect niet is meegenomen in het onderzoek naar de economische machtspositie. Chipshol verzoekt de NMa hier om opheldering.

Staatsbedrijf Schiphol vastgoedmonopolist in unieke markt luchthaven gebonden onroerend goed

Staatsbedrijf N.V. Luchthaven Schiphol c.q. haar 100% vastgoed dochter Schiphol Real Estate (**SRE**) en vastgoeddeelneming Schiphol Area Development Company (**SADC**), waarin diverse overheden participeren, treden feitelijk al jaren op als monopolist.

Artikel 26 van de Mededingingswet bepaalt:

"Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt onder zeggenschap verstaan de mogelijkheid om op grond van feitelijke of juridische omstandigheden een beslissende invloed uit te oefenen op de activiteiten van een onderneming."

Schiphol is al jaren in staat gebleken om op grond van feitelijke en juridische omstandigheden een beslissende invloed uit te oefenen op de activiteiten van SADC. Opmerkelijk dat Schiphol deel van SADC uit kan en mag maken en deel uitmaakte van het Bestuursforum (zie **Bijlage 44**).

Rapport Vriesman:

"het Bestuursforum Schiphol heeft besloten dat Schiphol als 'gekwaliceerd adviseur' kan deelnemen en niet meer zoals voorheen als volwaardig lid."

De NV Luchthaven Schiphol, SRE en SADC worden hierna aangeduid als **Schiphol c.s.**

Schiphol cs. is in staat zich onafhankelijk van zijn concurrenten en afnemers van luchthaven gebonden bedrijvigheid te gedragen. Op 3 november 2007 schreef het



Haarlems Dagblad onder de kop⁹ “*Wil van Schiphol is wet*” een citaat van Adri Duivesteijn:

“Onder het mom van een luchthaven heeft de politiek een gigantisch gebied in de Randstad een status aparte gegeven, zonder enige democratische controle”. Schiphol zegt Duivesteijn, is al lang geen luchthaven meer. Driekwart van de winst komt van winkels en vastgoed”

Al in haar rapport van 15 juni 2006 “*Verkoop van een luchthaven*” (analyse en oordeel Nota 30 494, nr 2) constateerde Ecorys dat SRE een dominante speler was in de regio die veel naar zijn hand kon zetten.

Medio september 2007 is er contact met de NMa geweest aangaande misbruik economische machtspositie door Schiphol c.s. Toen is onzerzijds na enige aarzeling aangegeven dat de oprichter van Chipshol een weloverwogen beslissing wilde nemen en meer tijd nodig had.

Omdat wij kort daarvoor de anonieme tip hadden ontvangen aangaande de rol van uw toenmalige voorzitter de heer Kalbfleisch achtten wij indiening van een klacht destijds zinloos. Deze gedachte werd bevestigd doordat het contact destijds blijkbaar geen aanleiding was voor de NMa om deze zaak op te pakken. Later wordt dit bevestigd doordat het Vriesman rapport ook geen aanleiding bleek voor nader NMa onderzoek.

Gevolgen misbruik economische machtspositie

De economische schade voor Nederland is enorm. In 1998 toen o.l.v. de heer Cerfontaine SRE werd opgericht bekleedde Schiphol de 8e positie op de wereldwijde lijst van toonaangevende luchthavens. In 2008 was Schiphol gedaald naar een 14e plek inmiddels staat het op de 15e plek en de verwachting is dat volgend jaar Schiphol is gedaald naar de 20e plaats. Ook prof. Dr. Annemieke J.M. Roobeek (hoogleraar Nijenrode en lid RvC ABNAMRO) heeft geconstateerd dat het slepende conflict tussen SRE en Chipshol de BV Nederland schaadt¹⁰. Zij concludeert:

⁹ Bijlage 8: Haarlems Dagblad 3 november 2009 ‘*Wil van Schiphol is wet*’

¹⁰ Bijlage 9: Prof Dr. A.J.M. Roobeek “Een elegante uitweg voor een slopend conflict”



Bottom Line

- Er is een al jaren slepend conflict over grondeigendom rondom Schiphol
- Momenteel staat de reputatie van Nederland staat onder druk door de claims van partij 'C'
- Nederland gaat deze claims verliezen blijkt uit uitgebreid internationaal juridisch onderzoek
- Nieuwe investeringen staan daarmee direct onder druk, want partijen willen een betrouwbare overheid
- De imagoschade kan groot zijn voor de BV NL
- Er is een uitweg voor de overheid die kansen biedt voor de BV NL

Overigens is Schiphol c.s. niet van onbeschreven blazen. Zo schreef dagblad De Pers op 8 mei 2009 onder de titel: "*Koninkrijk Schiphol*"¹¹

Dit tot grote ergernis van zijn collega's en oud-Schipholcollega's, van wie een dozijn tegen Dagblad De Pers een boekje open doet over Verbooms wonderlijke managementmoraal. Zij verbazen zich over de willekeur waarmee Verboom van mening verandert, het gemak waarmee hij kritische mensen ontslaat, over zijn vriendjespolitiek en over de dubieuze vastgoedtransacties die hij op eigen houtje deed. Maar vooral maken ze zich kwaad over het gemak waarmee Verboom zijn gang kan gaan, ongehinderd door zijn bazen, de Raad van Commissarissen en de aandeelhouders van Schiphol: het Rijk en de gemeenten Rotterdam en Amsterdam.

Vrij spel

Het vrij spel dat het Schiphol-bestuur kreeg, heeft Nederlands grootste luchthaven geen goed gedaan. Door jaren achtereen onvoldoende te snijden in de kosten is Schiphol uitgegroeid tot de op één na duurste luchthaven van Europa, na het Londense Heathrow. Luchtvaartmaatschappijen klagen al jaren over de hoge kosten voor de faciliteiten. Sommige mijden de luchthaven zelfs, zoals de Italiaanse prijsvechter Blu-Express en de Indiase maatschappijen Jet Airways en Air India. Andere, zoals EasyJet, denken erover te vertrekken. Het bestuur van Schiphol wijt de hoge kosten aan de vliegtaks, maar ook in de jaren voor de invoering ervan behoorde het al tot Europa's duurste luchthavens. Schiphol zag het aantal passagiers vorig jaar met 0,8 procent dalen, de sterkste krimp sinds 1947. Jos Nijhuis, de accountant van PriceWaterhouseCoopers die begin dit jaar Cerfontaine opvolgde als bestuursvoorzitter, heeft al een reorganisatie aangekondigd waarbij 250 tot 550 banen moeten verdwijnen.

Verder zijn er diverse transacties aangaande grondaankopen geweest waarnaar zelfs strafrechtelijk onderzoek is gedaan. Zo werd er o.m. via een notaris in Rijssen (Ov.) bijna letterlijk om twee voor twaalf een transactie gedaan teneinde een grondstuk te kopen dat via de wet voorkeursrecht gemeenten anders door de gemeente zou zijn aangekocht. Het monopolistische vestigingsklimaat rond de luchthaven is zodanig dat de ontwikkeling zwaar achter blijft bij de internationale concurrentie.

¹¹ Bijlage 10: De Pers, "Koninkrijk Schiphol"



Luchthaven gebonden partijen die zich moeten of willen vestigen hebben feitelijk maar één mogelijkheid en dat is zaken doen met SRE.

Een van de belangrijkste redenen dat bedrijven dichtbij een luchthaven willen zitten is tijdwinst. Dat heeft te maken met de logistieke keten en de personeels keten. Voor logistieke bedrijven levert het enorme tijdwinst op als goederen direct bij de luchthaven kunnen worden opgeslagen. Op die manier kan de infrastructuur van de luchthaven beter worden benut. Het scheelt vaak één keer overslag en men is domweg sneller bij de te laden/lossende vliegtuigen. Ook in de personeels keten betekent het zeer belangrijke tijdwinst voor bedrijven. Immers als medewerkers of klanten met het vliegtuig uit het buitenland komen hoeven ze slechts het vliegtuig in te stappen en arriveren ze als het ware in hun kantoor op de luchthaven. Die tijdwinst is wezenlijk als je bijvoorbeeld een vergadering hebt en aanwezig willen in één dag op en neer met het vliegtuig.

Omdat luchthaven gebonden bedrijven nu volledig afhankelijk zijn van Schiphol c.s. kunnen ze het risico niet nemen om te klagen. Ze betalen daardoor al jaren veel te veel maar kunnen zich gelet op hun afhankelijke positie niet permitteren hiertegen in het geweer te komen. De prijzen van het onroerend goed die SRE kan rekenen zijn aanzienlijk hoger door het ontbreken van iedere concurrentie. In de Schiphol-zone liggen de prijzen aanzienlijk hoger dan in de periferie.

Daarom zien wij ons inmiddels genoodzaakt om hierbij een officiële klacht in te dienen.

De klachten tegen Schiphol c.s.

In de eerste plaats verzoeken wij hierbij om alsnog onderzoek naar economische machtspositie van Schiphol c.s. te doen m.b.t. de luchthaven gebonden bedrijvigheid en de vastgoedbelangen die Schiphol c.s. daarin heeft. Dit onderzoek zal zich niet mogen beperken tot de bestaande situatie maar zal tevens het verleden vanaf medio 2000 moeten onderzoeken. De unieke markt in kwestie is de markt van luchthaven gebonden onroerend goed c.q. luchthaven gebonden bedrijvigheid in de zogenaamde Schiphol-zone.



In de tweede plaats dienen wij hierbij een klacht in tegen Schiphol c.s. wegens (voortdurend) misbruik van hun (economische) machtspositie. Schiphol c.s. is in toenemende mate een onroerend goed bedrijf geworden dat zijn mogelijkheden als luchthaven misbruikt t.b.v. zijn vastgoedbelangen en daardoor een ongekeerde marktmacht heeft.

Wij gaan er daarbij in alle gevallen van uit dat de NMa alsnog een zelfstandig onderzoek zal gaan uitvoeren.

Opbouw klacht

Ten behoeve van uw onderzoek treft u bijgaand aan:

- De klacht
- Diverse bijlagen als vermeld in de *Lijst met Bijlagen*
- Toelichting 1, *Vraag & Antwoord*
- Toelichting 2, *De Rol van SRE*
- Toelichting 3, *Chronologie*

Vanzelfsprekend zijn deze stukken niet uitputtend.

Klacht misbruik economisch machtspositie

Schiphol c.s. maakt zich schuldig c.q. heeft zich schuldig gemaakt aan misbruik van haar economische machtspositie (art. 24 van de mededingingswet) op het gebied van luchthavengebonden onroerend goed in de zgn. Schiphol-zone¹².

Uit de jaarverslagen van de N.V. Luchthaven Schiphol, uit media berichtgeving¹³ en uit het Vriesman rapport kan worden opgemaakt dat de luchthaven inmiddels het grootste deel van haar winst haalt uit “non aviation” waaronder haar onroerend goed dat voor maar liefst 41% bijdraagt aan haar exploitatie resultaat. Staatsbedrijf Schiphol c.s. heeft dan ook een groot belang bij haar onroerend goed.

¹² Bijlage 11: Overeenkomst Badhoevedorp-Zuid 31 mei 1989 plus samenvatting luchthaven gebondenheid

¹³ Bijlage 12: Diverse krantenartikelen aangaande SRE

- De Pers 24 augustus 2007, Schiphol groeit uit tot vastgoedonderneming;
- FD Rendement op vastgoed stuwt winst Schiphol;
- FEM 9 juni 2007 Het Grondoffensief van Schiphol.



Het Vriesman rapport:

“In de financiële verslagen van de Schiphol Group zien we deze ontwikkelingen weerspiegeld. Het aandeel 'aviation', het traditionele eerste werkveld, neemt al jaren gestaag af. De 'non-aviation', de bundeling van de overige functies, neemt sterk toe en bevat de grote winstmakers; zie de tabel.”

2007	% van de totale omzet	% van totale exploitatieresultaat	Return on net assets after tax
Aviation	57	23	3.9%
Non-aviation	43	77	
Consumers	26	34	45.9%
Real Estate	11	41	10.0%
Alliance & Participations	6	2	9.8%

In mei 2006 heeft de Tweede Kamer Ecorys opdracht gegeven onderzoek te doen naar de waarde van het onroerend goed van Schiphol. Ecorys constateerde in haar rapport “Verkoop van een luchthaven” analyse en oordeel Nota 30 494, nr 2 van 15 juni 2006:

“Als SRE blijft bestaan en qua financiering de door de minister gewenste a-rating blijft behouden, dan zal dit een dominante speler blijven in de regio, die veel naar zijn hand kan zetten.”

Het private Schiphol is - op het gebied van onroerend goed ontwikkeling in de Schiphol-zone - vanaf de negentiger jaren de grote concurrent van Staatsbedrijf Schiphol met haar 100% dochter Schiphol Real Estate (SRE) en deelneming Schiphol Area Development Company N.V. (SADC). Naast het feit dat andere overheden participeren in SADC wordt SADC gedomineerd door Schiphol.

Dus Schiphol cs. heeft niet alleen een economische machtspositie zij heeft bovendien een machtspositie via haar overheidsnetwerk. Er is hier sprake van een dubbele machtspositie.

Behalve het private Schiphol en Staatsbedrijf Schiphol c.s. zijn er geen andere onroerend goed bedrijven met omvangrijke grondposities rond de luchthaven.



Onroerend goed activiteiten rondom de luchthaven betreffen een unieke en afgeschermd markt. Zo worden er in de bestemmingsplannen¹⁴ specifieke vestigingseisen gesteld aan de bedrijven die zich rondom de luchthaven willen vestigen in de zgn. Schiphol-zone. Er is hier sprake van een zogenaamde 'luchthavengebondenheid' vereiste (zie **Bijlage 11**). Luchthaven gebonden partijen (klanten) die zich willen vestigen rondom de luchthaven hebben weinig of geen keuze¹⁵. Er is één partij die de markt controleert en dat is SRE. Voor zover Chipshol heeft kunnen nagaan controleert SRE de grond markt voor logistiek luchthavengebonden logistiek onroerend goed op dit moment voor 100%. Voor vestiging van logistiek bedrijfs onroerend goed kunnen potentiële klanten op dit moment uitsluitend terecht bij Schiphol Real Estate (SRE). De gehanteerde prijzen en voorwaarden worden als het ware opgelegd door SRE. (opvallend genoeg hebben alle klanten in Cargo World dat naast het Groenenberg terrein is gelegen min of meer dezelfde erfpachtcontracten¹⁶). Chipshol is bereid om klanten tegen gunstiger voorwaarden en prijzen zich te laten vestigen. SRE voorkomt dit al jaren door er stelselmatig voor te zorgen dat er op de Chipshol gronden niet gebouwd mag worden. Hierdoor blijft concurrerend aanbod van bouwrijpe grond - behoudens die van SRE/Schiphol zelf - achter. In de vastgoedmonitor 2004 van de gemeente Haarlemmermeer werd al geconcludeerd dat de bedrijfsruintemarkt onevenwichtiger wordt, en dat er een tekort is aan goed geoutilleerde bedrijfspanden voor logistiek. De oorzaak is dat SRE als grootste marktpartij potentiële concurrenten met name Chipshol uitschakelt middels alle haar ter beschikking staande middelen waaronder haar ingangen bij de diverse overheden via moederbedrijf Schiphol. Dit wordt expliciet bevestigd in het Vriesman rapport.

Nb. De KLM heeft eind tachtiger jaren beging negentiger jaren ca. 80 ha. grond ten zuiden van de Kruisweg gekocht van de familie 't Hoofd om zelf te kunnen ontwikkelen. Dit omdat Schiphol veel te hoge prijzen voor huur rekende. De KLM heeft het uiteindelijk niet zelf ontwikkeld en heeft het grondstuk later ingebracht in een joint venture met Schiphol c.s. waar Schiphol c.s. de zeggenschap heeft.

Tot dusverre zijn de 'vliegveiligheids aspecten' de rationalisatie geweest op grond waarvan SRE haar concurrent Chipshol wist uit te schakelen. Zo kan men zich afvragen

¹⁴ Bijlage 13: Bestemmingsplan Schiphol-Zuidoost

¹⁵ Bijlage 14: Vastgoedmonitor Haarlemmermeer 2004

¹⁶ Bijlage 15: Diverse Erfpachtcontracten



welke legitimatie een vastgoedbedrijf SRE heeft om de vliegveiligheid en de reservering van de 2^e Kaagbaan aan te grijpen. Deze bevoegdheid komt in beginsel uitsluitend aan Schiphol zelf toe. Dit klemte te meer omdat deze motivatie naar nu is gebleken¹⁷ jarenlang ten onrechte is gebruikt en er zonder overdrijven met de haren is bijgesleept. Wat de reservering van de 2^e Kaagbaan aangaat stelt het Vriesman rapport o.m.:

“Onderzoek de mogelijkheid om Schiphol te laten betalen voor de langdurige reservering van banen, waardoor de noodzaak meer naar boven komt. Bij de jarenlange reserveringen van ruimte voor mogelijke nieuwe banen voor Schiphol waarvan onzeker is of ze er ooit komen, liggen de lusten (Schiphol behoudt alle flexibiliteit) en lasten (de rem op gebiedsontwikkeling door andere partijen) niet in één hand. Door Schiphol te laten betalen voor de reservering gebeurt dat wel en wordt duidelijk hoe nodig bijvoorbeeld de reservering voor de 2e Kaagbaan is. Zo’n constructie, die nu nog niet mogelijk is, verdient onderzoek.”

Kortom er is hier al jaren sprake van regelrecht gebruik van een machtspositie van een staatbedrijf om een private concurrent uit te schakelen. Kosten van bijvoorbeeld de reservering van de 2^e Kaagbaan worden niet aan Schiphol opgelegd maar schaaamteloos gebruikt om de concurrentie buiten de deur te houden. Immers niemand zal zich vestigen waar mogelijk een 2^e Kaagbaan zal worden aangelegd. Dat alles uiteindelijk ten detrimente aan de eindgebruikers die veel meer moeten betalen domweg omdat er geen keuze is.

Nb. Schiphol heeft, met 44 miljoen passagiers en inmiddels zes (6) banen, een oppervlakte groter dan Atlanta en Heathrow bij elkaar opgeteld.

- Atlanta is met 88 miljoen passagiers en vijf (5) banen de drukste luchthaven ter wereld;
- Heathrow is met 66 miljoen passagiers en slechts twee (2) banen de drukste luchthaven Europa!

Zo is Schiphol de grootste private grondeigenaar rondom de luchthaven maar door direct toedoen van SRE¹⁸ kan zij niets ontwikkelen.

Vriesman rapport:

Het valt daarnaast op dat rond Schiphol, de SRE en Schiphol de dominante partijen op de grondmarkt zijn. De SADC is een bescheiden speler op de grondmarkt, maar de eigenaren (Noord-Holland, Haarlemmermeer en Amsterdam, evenals Schiphol) streven naar een stevigere positie.

¹⁷ Bijlage 16: Samenvatting NL Cyrrus Rapport en NLR rapport 2005

¹⁸ Bijlage 17: KvK SRE



(...)

Samenwerking overheden rond grond is nog pril, SADC is nog nauwelijks een grondbedrijf. De SADC is opgericht naar aanleiding van het rapport Van der Zwan, net als het BFS. De SADC richt zich vooral op acquisitie in het buitenland, vastgoedontwikkeling en het verkrijgen van gronden. De eigenaren van de SADC, Schiphol, Noord-Holland, Haarlemmermeer en Amsterdam, hebben grond en financiën ingebracht. Met de SADC is – zij het op bescheiden schaal – een gezamenlijke groundbank in het leven geroepen. Zolang SADC echter niet over een substantiële grondportefeuille beschikt, en bovendien moet concurreren met de SRE (van medeaandeelhouder Schiphol), is de organisatie tamelijk vleugellam.

(...)

Schiphol Real Estate (SRE), onderdeel van de Schiphol Group, koopt gronden en ontwikkelt vastgoed buiten het luchthaventerrein. Een fundamenteel nieuwe rol, omdat Schiphol via de SRE daar de concurrentie aangaat met de grootste commerciële marktpartij rond Schiphol, Chipshol, en andere ondernemingen die brood zien in de verwerving en ontwikkeling van gebieden nabij Schiphol.

Met chirurgische precisie heeft SRE bewerkstelligd dat diverse overheden planologische maatregelen hebben genomen in de Schiphol-zone (gedefinieerd begrip, zie o.m. **Bijlage 11**, overeenkomst Badhoevedorp-Zuid met bijlagen) welke het Chipshol onmogelijk maakten om te gaan bouwen. Daarbij gaat het niet om één locatie maar meerdere locaties van Chipshol. Dit betreft naast het Groenenbergterrein ook Chipshol Park fase II en Chipshol City bij Badhoevedorp-Zuid.

Verder dient te worden gemeld dat Schiphol en SRE jegens Chipshol al jarenlang een zeer hardnekkige procesvoering hanteren. Dat geldt niet alleen voor het Groenenbergterrein waarvan SRE eerst jarenlang via de LVNL de wijziging van het bestemmingsplan heeft tegengehouden. Nadat het bestemmingsplan definitief was goedgekeurd in september 2002 door de Raad van State heeft SRE de gemeente ertoe bewogen om via een voorbereidingsbesluit de bouwplannen te torpederen (zie toelichting 2). Toen dat ook op een haar na mislukte heeft men aan Staatsecretaris Schultz van Haegen van V&W geheel ten onrechte om een bouwverbod gevraagd. Tussendoor heeft ook de provincie nog getracht roet in het eten te gooien middels de weigering van ontsluiting. Ook daar heeft de Raad van State korte metten mee gemaakt. Met zowel de gemeente als de provincie zijn minnelijke regelingen getroffen in 2007. De LVNL is in 2010 veroordeeld door het Hof Amsterdam en is in cassatie gegaan. De Luchthaven heeft ten onrechte geweigerd om de schade u.h.v. het bouwverbod (wettelijke verplichting) aan



Chipshol te vergoeden. Chipshol procedeert al jaren tegen de Luchthaven in deze. De situatie is nu dat tot aan de HR is bepaald dat de Luchthaven de schade u.h.v. het bouwverbod moet vergoeden. Chipshol heeft in dat kader € 19 miljoen van de Luchthaven ontvangen maar daartegenover staat dat hierop beslag ligt van € 21,5 miljoen en er ligt beslag op de Groenenberggrond tot een maximum van € 24,7 miljoen. Dus nadat Chipshol te maken kreeg met een onterecht bouwverbod heeft ze nu ook te maken met een financiële wurggreep van de Luchthaven ten belope van € 36,2 miljoen. Daar blijft het niet bij want de Luchthaven verleent werkelijk op geen enkele manier enige medewerking aan welke realisatie dan ook van de plannen van Chipshol. Deze opstelling kenmerkt de Luchthaven en maakt dat Chipshol tot op de dag van vandaag feitelijk is uitgeschakeld al concurrent.

Samenspanning met overheden

Middels een één tweetje met staatssecretaris Schultz van Haegen¹⁹ van V&W krijgt de CEO van Schiphol, de heer Cerfontaine, zijn zin en wordt op 19 februari 2003 aan Chipshol een bouwverbod opgelegd (**Organisatie Operatie Groenenbergterrein**)²⁰. De minister van V&W heeft dit besluit genomen omdat van de zijde van Schiphol werd beweerd:

“In dit verband merken wij op dat thans bij de gemeente Haarlemmermeer voor deze locatie [lees het Groenenbergterrein, Chipshol] een aanvraag voor een bouwplan is ingediend dat volgens onderzoek van de Luchtverkeersleiding Nederland tot zeer ernstige beperkingen in het gebruik van deze baan zal leiden.”

Inmiddels staat vast dat deze stelling onjuist was. Nadat het Nationale Lucht- en Ruimtevaart Laboratorium (NLR) in 2005 had geconcludeerd (**Bijlage 16**) dat het bouwplan van Chipshol niet de voorspelde gevolgen had, heeft de minister van V&W op 28 juni 2007²¹ het bouwverbod opgeheven, ook weer op verzoek van Schiphol²². Intussen is de bouw jarenlang onmogelijk gemaakt, werd in de tussentijd (oktober 2004) het paraplubestemmingsplan van kracht en werd de reservering voor de 2^e Kaagbaan verlengd waardoor de facto nog steeds

¹⁹ Bijlage 18: Brief Schiphol/Cerfontaine 10 jan 2003 met verzoek om bouwverbod op te leggen en brief 9 januari 2003 van staatssecretaris van V&W Schultz van Haegen

²⁰ Bijlage 19: Operatie GBT : Eerder had SRE de gemeente Haarlemmermeer overgehaald om middels een voorbereidingsbesluit de bouwplannen van Chipshol te torpederen.

²¹ Bijlage 20: Brief minister Eurlings opheffing bouwverbod alsmede Verzoek Schiphol opheffing bouwverbod met motivatie LVNL

²² Bijlage 21: Verzoek Schiphol opheffing bouwverbod met motivatie LVNL



niet gebouwd kan worden. Het paraplubestemmingsplan hield feitelijk in dat de alleen met ontheffingen kon worden gebouwd en de reservering van de 2^e Kaagbaan zorgt ervoor dat niemand zich zal willen vestigen omdat deze reservering inhoudt dat in de toekomst de eventuele bebouwing zal moeten worden afgebroken (zie Bijlagen 1, 3, 4 en 5).

Rapport Vriesman:

“Een ander voorbeeld betreft de planologische reserveringen van ruimte voor eventuele nieuwe banen, een parallelle Kaagbaan (ten zuidoosten van Schiphol) en een 4e noord-zuidbaan. Het is onzeker of deze banen in de toekomst nodig zijn en dus of ze aangelegd zullen worden. Of de banen nu wel of niet nodig blijken, de ruimte ervoor is altijd beschikbaar. Het biedt Schiphol het voordeel van flexibiliteit. Het nadeel ligt bij burgers en bedrijven die nieuwe initiatieven in het gebied willen ondernemen. De reservering heeft er mede toe geleid dat een sterke clustering van logistieke terreinen bij de bestaande Kaagbaan onmogelijk werd, waardoor deze nu gespreid zijn over een groter gebied.

Een langdurige reservering werpt zijn schaduw vooruit. Een concreet voorbeeld is het bedrijvenpark Schiphol Rijk van Chipshol. Geplande nieuwbouwplannen moeten jaren wachten op een overheidsbesluit over een eventuele 2e Kaagbaan. Huurders in het huidige bedrijvenpark worden huiverig en vertrekken soms: er bestaat immers de mogelijkheid dat een deel van de gebouwen gesloopt moet worden”

Nb. Mede daarom is het toonaangevende Microsoft verhuisd van Schiphol Rijk naar Schiphol centrum

De Luchthaven was in januari 2005²³ door de rechter veroordeeld om aan Chipshol schadevergoeding te betalen uit hoofde van het opgelegde bouwverbod. Wederom na een verzoek daartoe van de Luchthaven heeft de minister per 28 juni 2007 het bouwverbod opgeheven. Zo is geheel ten onrechte een bouwverbod gebruikt om Chipshol jarenlang uit te schakelen en lijkt hier op te gaan “u vraagt wij draaien”.

Door oplegging van het bouwverbod werd de bouwvergunning welke Chipshol had verkregen voor de bebouwing van het zogenaamde Groenenbergterrein getorpedeerd. In de periode tussen oplegging (20 februari 2003) en opheffing (28 juni 2007) zijn diverse andere planologische regelingen van kracht geworden waardoor het op dit moment nog steeds niet mogelijk is om te bouwen op het Groenenbergterrein. Door het Chipshol procedureel lastig te maken tracht Schiphol de Groenenberg grond zelf in handen te krijgen.

²³ Bijlage 22: Vonnis 12 januari 2005 en vonnis 4 april 2007



De brutaliteit van SRE is ongekend want tijdens een pleidooi in een procedure medio augustus 2007 werd door de advocaat van Schiphol c.s. 20 miljoen geboden voor de grond van Chipshol²⁴.

Als gevolg van het opgelegde bouwverbod is Schiphol op 4 april 2007 door de rechter veroordeeld om aan Chipshol een schadevergoeding te betalen van € 16 miljoen plus wettelijke rente.

Fundamenteel punt in deze is dat er sprake is van 'foul play'. Voorafgaand aan het bouwverbod heeft SRE druk uitgeoefend op de gemeente Haarlemmermeer en vermoedelijk de provincie Noord-Holland die jarenlang op verzoek van SRE ten onrechte de bestemmingswijziging had tegengehouden.

De gemeente

Inmiddels heeft de gemeente Haarlemmermeer begin 2006²⁵ erkend dat zij ten onrechte door de knieën is gegaan voor Schiphol en dat bestuursrechtelijke bevoegdheden gebruikt werden om Chipshol tegen te werken²⁶ ten behoeve van SRE. Dientengevolge heeft de gemeente op 11 januari 2007 een schikking met Chipshol getroffen²⁷.

Hieraan vooraf ging dat de Gemeente door SRE onder druk was gezet om een onrechtmatig voorbereidingsbesluit te nemen om Chipshol het bouwen onmogelijk te maken. In de op verzoek van de gemeenteraad door B&W op 22 februari 2006 opgestelde "Reconstructie Gebeurtenissen Voorbereidingsbesluit" (**"de Reconstructie, Bijlage 24"**) staat:

"De druk op de gemeente Haarlemmermeer van de luchthaven Schiphol, LVNL en het ministerie van V&W waren voor het college aanleiding haar verantwoordelijkheid te nemen en in te stemmen met een voorbereidingsbesluit op grond van het LIB voor de Haarlemmermeer".

Nb. De Reconstructie is opgesteld naar aanleiding van een raadsvergadering waarin de gemeente raad unaniem haar verontschuldiging had aangeboden aan Chipshol voor het onrechtmatige

²⁴ Bijlage 23: FD 25 aug. 2007 "Schiphol aast op gebied Chipshol van Jan Poot"

²⁵ Bijlage 24: Reconstructie Gemeente Haarlemmermeer 22 februari 2006

²⁶ Bijlage 25: Notulen gemeenteraadsvergadering 21 november 2002

²⁷ Bijlage 26: Persbericht schikking gemeente Haarlemmermeer



voorbereidingsbesluit. In diezelfde raadsvergadering is toen opdracht gegeven voor een onderzoek waarvan de Reconstructie het resultaat was.

Dat beeld van druk wordt bevestigd in de raadsessie van de gemeente Haarlemmermeer d.d. 27 april 2006²⁸ waarin o.m. staat:

“Het is wel zo dat in 2002 wethouder Schoenmaker zich voor het karretje heeft laten spannen door een probleem op te lossen van een ander, dat niet het probleem van de gemeente Haarlemmermeer was.”

“Er was maar één die het initiatief heeft genomen, dat kun je overal lezen, dat is de Luchthaven Schiphol.”

“Vervolgens, toen er onherroepelijk een bestemmingsplan lag, hebben zij [lees SRE, Chipshol] alles gedaan om afgifte van een bouwvergunning te frustreren.”

“In de reconstructie staat daarnaast op 31 oktober 2002 de tekst dat: “mede op basis van de brief van de LVNL interne acties worden gecoördineerd” De term ‘mede’ duidt aan dat er ook andere redenen zijn. (...) In diezelfde paragraaf staat ook: “Er wordt een actielijst geformuleerd.””

“Alleen daarna ging men naar onze mening over tot de makkelijkste weg, onder druk van Schiphol, LVNL en het ministerie.”

Op een gegeven moment was de gemeente Haarlemmermeer in onderhandeling met de juristen van SRE (en niet Schiphol) over een vrijwaring voor schadeclaims van Chipshol indien zij een voorbereidingsbesluit zou nemen op grond waarvan de bouwplannen van Chipshol konden worden tegengehouden.²⁹ Daarnaast zat de jurist van SRE, de heer Joppe, in de zgn. Onafhankelijke commissie van advies van de bezwaarschriften (**bijlage 46**).

In de raadsessie van 27 april 2006 staat hierover onder meer:

“We zien in de stukken en ook in het feitenrelaas dat regelmatig juristen van SRE, juristen van LVNL en juristen van de gemeente Haarlemmermeer met elkaar overleggen en elkaar van advies dienen.”

Interen sprak men in casu over: *Organisatie ‘Operatie Groenenbergterrein’*

²⁸ Bijlage 27: Raadsessie van de gemeente Haarlemmermeer d.d. 27 april 2006

²⁹ Bijlage 28:

- e-mail 5 november 2002: met twee versies van de *“schade overeenkomst” met de luchthaven*
- e-mail 4 november 2002 SRE inzake garantiestelling Schiphol



Uit de stukken blijkt dus dat *Organisatie 'Operatie Groenenbergterrein'* inhield dat:

- SRE (geheim) overleg voerde met de gemeente en het Bestuursforum waarin centraal stond hoe men Chipshol het bouwen onmogelijk kon maken;
- De juristen van de partijen samenspannen tegen Chipshol;
- SRE danwel de advocaat van SRE de gemeente 'bijstond' met de juiste bewoordingen en rationalisatie voor het onrechtmatige voorbereidingsbesluit;
- SRE zelfs zo ver wilde gaan dat ze concept vrijwaringsovereenkomsten uitwisselde met de gemeente om de gemeente te vrijwaren tegen eventuele claims van Chipshol
- SRE druk uitoefende op de gemeente;

Verwezen wordt hier naar de toelichting "*De rol van SRE*" welke hierachter zit.

Gevolg van de manipulaties van SRE was dat o.m. Eagle Logistics zich uiteindelijk niet op het Groenenbergterrein vestigde maar bij het aan SRE toebehorende CargoWorld dat er direct naast ligt.

De provincie

Ook de provincie Noord-Holland heeft na veroordelingen³⁰ door zowel de rechtbank als het Hof een schikking met Chipshol getroffen³¹. Via het Bestuursforum had Schiphol c.s. ook daar de macht.

Uit de stukken ontstaat een ontluisterend beeld van tegenwerking door staatsbedrijf Schiphol van private concurrent Chipshol.

En dat allemaal teneinde de volledige controle over de gehele markt van luchthavengebonden onroerend goed te kunnen blijven behouden met als ultieme doel om de eindgebruikers de hoofdprijs te rekenen.

Daartoe dient Chipshol als enige concurrent uit te worden uitgeschakeld via juridische manipulatie en financiële benadeling en als het ware te worden gedwongen haar gronden te verkopen om de positie van monopolist vast te houden.

³⁰ Bijlage 29: Arrest inzake provincie

³¹ Bijlage 30: Persberichten schikking provincie Noord-Holland



Het opvallende in deze aangelegenheid is dat het nu juist SRE was en niet de luchthaven zelf die keer op keer de bezwaren indient. Opvallend daarbij is dat zelfs een zeer recente proceskostenveroordeling diende te worden betaald op een aan Schiphol Real Estate toebehorende derdenrekening.³²

Hoe kan het zijn dat SRE jarenlang de vliegveiligheid als argument gebruikt om concurrent Chipshol uit te schakelen en nu zelf interesse toont middels het uitgebrachte bod. Is hier geen sprake van een ‘detournement de pouvoir’ ingezet voor het uitschakelen van een concurrent? SRE tracht alle grond rondom de luchthaven in handen te krijgen (zie **Bijlage 6** Koopakte SRE/Landinvest 25 mei 2005) om zodoende het aanbod te kunnen reguleren zulks ten nadele van potentiële klanten. Het bod van SRE³³ op het Groenenbergerterrein alsmede de aankoop in 2005 van de Landinvest-gronden (voormalige Chipshol gronden) onderbouwen dit. Wij lichten dit graag toe met behulp van kaarten die wij op ons kantoor hebben. Luchthavengebonden klanten die zich willen vestigen rondom Schiphol zijn aangewezen op SRE. Gelet op de beperkte grond voor logistiek onroerend goed rondom de luchthaven hebben klanten geen positie. Bedrijven die wereldwijd logistieke gebouwen rondom luchthavens exploiteren zoals Prologis en AMB staan gelet op de SRE controle ten aanzien van gronduitgifte machteloos. Door Chipshol planologisch lam te leggen, wordt de markt gedomineerd en bepaald door SRE.

Concurrenten kunnen niet toetreden en worden afgeschrikt.

SRE heeft qua grond positie slechts één concurrent nl. Chipshol. Door Chipshol planologisch lam te leggen kan SRE zich totaal onafhankelijk gedragen ten opzichte van bedrijven die zich willen vestigen direct rondom de luchthaven. Op deze wijze hoeft SRE geen daadwerkelijke rekening te houden met de prijzen van anderen omdat zij het aanbod kan sturen middels de uitgifte (cq. niet-uitgifte) van grond.

Chipshol schat dat SRE in de markt van luchthavengebonden onroerend goed een marktaandeel heeft dat dichterbij 100% dan bij 50% ligt. Op het gebied van grond ten

³² Bijlage 31: Brief Stibbe 31 aug. 2007 inzake proceskosten SRE

³³ Bijlage 32: Vonnis KG 31 augustus 2007



behoefte van logistieke luchthavengebonden bedrijvigheid stijgt dat percentage naar minstens 90% aldus onze inschattingen .

Toetreden op deze markt is nagenoeg onmogelijk omdat de grond schaars is. In plaats van zich hiervan rekenschap te geven grijpt SRE alle middelen aan om het “potentiële” concurrent Chipshol onmogelijk te maken. De machtspositie is dan ook enorm.

SRE heeft een unieke economische machtspositie en buit deze volledig uit door “potentiële” concurrent Chipshol tegen te werken via haar machtsbasis in politiek en bestuurlijk Nederland. Chipshol heeft geen inzage in alle door SRE gehanteerde prijzen maar vangt vaak signalen op van klanten dat zij geen keuze hebben. Potentiële klanten voor bijvoorbeeld het Groenenbergterrein waren er in overvloed. Doordat SRE echter de ontwikkeling heeft kunnen tegenhouden moesten deze klanten zich uiteindelijk bij SRE vestigen. Zulks tegen hogere prijzen dan welke Chipshol voornemens was te hanteren en tegen uitzonderlijke voorwaarden (40-jarige erfpacht, in feite is dat een 40-jarig huurcontract dat niet kan worden opgezegd).

Resultaat van de machtspositie van SRE is dat afnemers niet kunnen kiezen of overstappen naar een concurrent. Afnemers zijn in meerde opzichten afhankelijk van Schiphol. Omdat een afnemer zich in een ongeërfde positie manoeuvreert als hij melding zou maken van de gang van zaken. Bedrijven die zich bij Schiphol moeten vestigen hebben immers geen keus.

De markt voor luchthaven gebonden onroerend goed is een unieke markt die volledig is afgebakend door enerzijds bestemmingsplannen met vestigingscriteria maar anderzijds bovenal economische en vestigingsbelangen. Voor de afhandeling van luchtvracht is het wezenlijk dat een bedrijf in de directe nabijheid zit van de luchthaven. De prijzen zijn dan ook hoger in de nabijheid van de luchthaven. Uitwijken naar een andere luchthaven is niet mogelijk omdat men veelal afhankelijk is van de luchtvaartmaatschappijen die de luchthaven aandoen. Alhoewel het veel goedkoper is om zich qua huur elders te vestigen zijn veel bedrijven toch aangewezen op de luchthaven. Daardoor heeft deze markt totaal zijn eigen dynamiek en is er nagenoeg geen uitwisselbaarheid. In het kader van Schiphol is geen sprake van een kartel maar van een monopolie. De uitschakeling met oneigenlijke



middelen van Chipshol als belangrijkste concurrent is machtsmisbruik en samenspanning.

Naast een geografische afbakening van de markt is er ook sprake van een zeer specifieke groep van diensten (luchthaven gebonden bedrijvigheid).

In het de toelichting "*Vraag & Antwoord*" wordt een en ander nader schematisch toegelicht.

Conclusie

Wij concluderen dat Staatsbedrijf Schiphol c.s. met behulp van o.a. V&W, de Gemeente, de Provincie en de LVNL misbruik heeft gemaakt van haar machtspositie. Een concurrent uit tracht te schakelen en de concurrentie in de Schiphol-zone op onaanvaardbare wijze blijft beperken. De marktverstoring resulterende uit het machtsmisbruik door Schiphol c.s. is daarbij zoals ook in het Vriesman rapport staat nog immer actueel vergt ingrijpen van de NMa. Diverse ondernemingen die zijn aangewezen op een locatie in de Schiphol-zone hebben geen keuze. Dit betreft niet alleen logistieke bedrijven maar vooral allerhande nieuwe ontwikkelingen die niet van de grond kunnen komen.

Het gaat hier dus niet om prijsafspraken tussen twee aanbieders maar om een vastgoedmaatschappij (SRE) die in een unieke markt de positie en ingangen van zijn moedermaatschappij (NV Luchthaven Schiphol) en SADC gebruikt ten einde zijn eigen positie op te bouwen en te handhaven ten koste van de concurrentie en ten detrimente van de eindgebruikers. Daarnaast heeft dit grote gevolgen voor het vestigingsklimaat in de Schiphol-zone dat achter blijft ten gevolge van de machtspositie van SRE.

Het is daarbij zeer opmerkelijk dat de NMa ondanks het niet mis te verstane onafhankelijke Vriesman rapport tot dusverre geen actie heeft ondernomen. Chipshol sluit niet uit dat dit te maken heeft met de rol van de heer Kalbfleisch die ten aanzien van Chipshol een bedenkelijke rol heeft gespeeld. Ook de nauwe banden van De Brauw met zowel de Schiphol c.s. als de NMa acht Chipshol opmerkelijk.



Nb. Even opmerkelijk was het dat de directie van de Luchthaven Schiphol geen acte de présence gaf op de presconferentie n.a.v. het Vriesman rapport en ook geen commentaar heeft gegeven ondanks het feit dat ze daarom expliciet was gevraagd.

Chipshol verzoekt de NMa toepassing en handhaving van art. 24 van de Mededingingswet. Graag nodigen wij u uit voor een gesprek op ons kantoor om de situatie nader toe te lichten.

Hoogachtend,

Chipshol Holding BV

Drs. P.J. Poot
Directeur

bla

secr.

Drs. J. Poot
Oprichter Chipshol

Inhoudsopgave:

Inleiding	1
Waarom ondernam de NMa geen actie?	3
Staatsbedrijf Schiphol vastgoedmonopolist in unieke markt luchthaven gebonden onroerend goed	5
Gevolgen misbruik economische machtspositie	6
De klachten tegen Schiphol c.s.	8
Opbouw klacht	9
Klacht misbruik economisch machtspositie	9
Samenspanning met overheden	14
De gemeente	16
De provincie	18
Conclusie	21
Inhoudsopgave:	23
Lijst met Bijlagen	24
Toelichting 1 Vraag & Antwoord	26
Toelichting 2 De Rol van SRE	31
Toelichting 3 Chronologie	41

Lijst met Bijlagen

Bijlage 1:	Vriesman rapport Mainport 2.0
Bijlage 2:	FD 30 januari 2009, "Kritiek op Schiphol als Ontwikkelaar"
Bijlage 3:	FD 19 augustus 2009 : "Megaclaim tegen Rijk dreigt om Schiphol"
Bijlage 4:	FD 29 augustus 2009: "Vastgoed dient uitsluitend mainportfunctie Schiphol"
Bijlage 5:	FD 12 oktober 2009: "Claims tegen uitbreiding Schiphol"
Bijlage 6:	Akte grondaankoop SRE van Landinvest/Van Anel
Bijlage 7:	NMA website CV Jaap de Keijzer
Bijlage 8:	Haarlems Dagblad 3 november 2009 'Wil van Schiphol is wet'
Bijlage 9:	Prof Dr. A.J.M. Roobeek "Een elegante uitweg voor een slopend conflict"
Bijlage 10:	De Pers, "Koninkrijk Schiphol"
Bijlage 11:	Overeenkomst Badhoevedorp-Zuid 31 mei 1989 plus samenvatting luchthaven gebondenheid
Bijlage 12:	Diverse krantenartikelen aangaande SRE : • De Pers 24 augustus 2007, Schiphol groeit uit tot vastgoedonderneming; • FD Rendement op vastgoed stuwt winst Schiphol; • FEM 9 juni 2007 Het Grondoffensief van Schiphol.
Bijlage 13:	Bestemmingsplan Schiphol-Zuidoost
Bijlage 14:	Vastgoedmonitor Haarlemmermeer 2004
Bijlage 15:	Diverse Erfpachtcontracten
Bijlage 16:	Samenvatting NL Cyrrus Rapport en NLR rapport 2005
Bijlage 17:	KvK SRE
Bijlage 18:	Brief Schiphol/Cerfontaine 10 januari 2003 met verzoek om bouwverbod op te leggen en Brief Staatsecretaris V&W Schultz van Haegen d.d. 9 januari 2003
Bijlage 19:	"Operatie Groenebergterrein"
Bijlage 20 :	Brief minister Eurlings 28 juni 2007 opheffing bouwverbod
Bijlage 21:	Verzoek Schiphol d.d. 26 oktober 2005 opheffing bouwverbod
Bijlage 22:	Vonnis 12 januari 2005 en vonnis 4 april 2007
Bijlage 23:	FD 25 aug. 2007 " <i>Schiphol aast op gebied Chipshol van Jan Poot</i> "
Bijlage 24:	Reconstructie Gemeente Haarlemmermeer 22 februari 2006
Bijlage 25:	Notulen gemeenteraadsvergadering 21 november 2002
Bijlage 26:	Persbericht schikking gemeente Haarlemmermeer
Bijlage 27:	Raadssessie van de gemeente Haarlemmermeer d.d. 27 april 2006

- Bijlage 28: E-mail 5 november 2002: *met twee versies van de "schade overeenkomst" met de luchthaven* alsmede
E-mail 4 november 2002 SRE inzake garantiestelling Schiphol
- Bijlage 29: Arresten inzake provincie
- Bijlage 30: Persberichten schikking provincie Noord-Holland
- Bijlage 31: Brief Stibbe 31 aug. 2007 inzake proceskosten SRE
- Bijlage 32: Vonnis KG 31 augustus 2007
- Bijlage 33: Sheets die laten zien hoe de ontwikkeling is van SRE en Schiphol
- Bijlage 34: Artikel Economist September 22nd 2007
- Bijlage 35: Bezwaar SRE 7 januari 2000
- Bijlage 36: sAOZ advies 23 maart 2000
- Bijlage 37: SRE brief van 6 april 2000
- Bijlage 38: Aantekening Frowijn 30 juni 2006 (Schiphol wil juridische ontsnapping meedelen)
- Bijlage 39: Bestuurlijk overleg van de gemeente met Schiphol van 28 oktober 2002
- Bijlage 40: Brief van SRE van 28 oktober 2002 aan B&W alsmede
E-mail 1 november 2002 "Informatie Groenenbergterrein"
- Bijlage 41: Brief 31 oktober 2002 Maurits Schaafsma SRE
- Bijlage 42: Mail 1 november 2002 Saskia van Beek van gemeente
- Bijlage 43: Vertrouwelijke notitie van B&W van 1 november 2002
- Bijlage 44: Notulen Bestuursforum Schiphol d.d. 14 november 2002
- Bijlage 45: Doodzonde tegen de Rechtstaat
- Bijlage 46: E-mail gemeente Haarlemmermeer met leden van de bezwaarschriften Cie.

Toelichting 1 Vraag & Antwoord

Vraag	Antwoord	Opmerking
1. Wat is de relevante markt?	Markt voor luchthavengebonden bedrijven in de geografisch bepaalde Schiphol-zone! (Bijlage 11)	Schiphol kan bepalen wie al dan niet luchthaven gebonden is.
2. Wat is het gelijkwaardige product?	Logistiek bedrijfs onroerend goed en luchthaven gebonden distributiecentra en kantoren. P.M. Hoogwaardige bedrijfsgebouwen. De prijzen voor dit onroerend goed liggen hoger dan buiten de regio en de contractuele voorwaarden zijn eenzijdiger in het voordeel van de aanbieder	In feite is er in Nederland maar één aanbieder van dit product. De prijzen liggen ook hoger dan in de ons omringende landen zoals Duitsland en België
3. Wat is het geografische gebied?	De Schiphol-zone. Bedrijven die zich hier willen vestigen moeten “luchthaven gebonden” zijn. Hierdoor is sprake van een zeer afgeschermd en geografisch beperkte markt die zich weer laat onderverdelen. Uitsluitend rondom de luchthaven bestaat een markt voor luchthaven gebonden logistieke en distributie bedrijven en kantoren. Hoe dichterbij Schiphol hoe hoger de prijzen. De concurrentie wordt beperkt door	

	grondpolitiek en daarbij wordt gebruik gemaakt van de ingangen die de Luchthaven heeft bij de diverse overheden. Via (on)rechmatige acties en misbruik van bevoegdheden wordt de markt gedomineerd en gecontroleerd.	
4. Wie zijn de marktpartijen?	SRE beheerst de markt volledig. Er zijn geen echte concurrenten. SADC zou een concurrent genoemd kunnen worden maar SRE heeft in SADC een grote zeggenschap en is grootaandeelhouder. Chipshol tracht deze markt al jaren te betreden en wordt hiervan weerhouden c.q. is al jarenlang uitgeschakeld als concurrent. Doordat SRE de invloed van Schiphol aanwendt in de locale verhoudingen maakt dat het Chipshol totaal onmogelijk wordt om enige positie op te bouwen en blijft SRE monopolist.	Beleid Schiphol is gericht op uitschakelen enige (potentiële) concurrent. Schiphol is 100% aandeelhouder van SRE en grootaandeelhouder in SADC. In 1990 had SRE nauwelijks grond. Inmiddels is dat anders. Zo heeft SRE in 2005 150 ha. grond gekocht van Landinvest dat ooit deel uitmaakte van de Chipshol groep
5. Relevant productmarkt.	Beperkt tot uitsluitend luchthaven gebonden bedrijven. Internationale distributeurs willen met hun logistieke onroerend goed direct naast Schiphol zitten. Door monopolie zijn de huren voor logistieke ruimten de hoogste van NL.	
6. Marktpositie SRE. Kan SRE door haar marktpositie	Ja, SRE kan de aanbodzijde beïnvloeden doordat moederbedrijf Schiphol maar ook	

de concurrentie op deze markt verhinderen? • aantal directe concurrenten; • de (on)mogelijkheden voor nieuwe bedrijven om tot de markt toe te treden; • de positie van de afnemers op de markt; • de omvang van de financiële slagkracht van de betreffende onderneming.	zijzelf voortdurend ingrijpt in de planologie. De gegevens argumentatie die gebruikt wordt, (veiligheid, 6^e baan) worden ten onrechte aangewend door het commerciële onroerend goed bedrijf SRE. Zelf heeft SRE alles volgebouwd langs de Aalsmeerbaan en de Kaagbaan³⁴ De marktstructuur is zodanig dat: a) SRE de enige marktpartij is. b) SRE middels moeder Schiphol de markt zodanig afschermt dat andere partijen zelf geen product kunnen aanbieden. Het is dus onmogelijk om toe te treden op deze markt. c) De omvang en financiële slagkracht van Schiphol zijn enorm. d) Schiphol heeft zelfs getracht 'strategische gronden' aan te kopen en de kosten daarvoor af te wentelen op de luchtvaartmaatschappijen. e) De positie van de afnemers op de markt is dat zij geen keuze hebben dan zaken te doen met Schiphol. f) Alle transacties met Schiphol hebben dezelfde structuur. Grond wordt uitgegeven in erfpacht en controle wordt volledig zelf gehouden. Eindgebruikers willen een andere structuur maar krijgen deze kans niet.	
7. Is er sprake van overtreding	Ja.	

³⁴ Bijlage 33 : Sheets die laten zien hoe de ontwikkeling is van SRE en Schiphol

van art. 24 van de mededingingswet?		
8. Kan SRE zich onafhankelijk gedragen ten opzichte van concurrenten, leveranciers, afnemers of eindgebruikers?	Ja. SRE kan zich nagenoeg totaal onafhankelijk t.o.v. eindgebruikers gedragen. Chipshol is het enige bedrijf in de gehele Schiphol-zone dat onafhankelijk van SRE logistiek bedrijfsterrein kan aanbieden. Doordat SRE in staat is om via moederbedrijf NV Luchthaven Schiphol voortdurend ten onrechte planologische belemmeringen op te roepen schermt zij deze markt volledig af. Het Vriesman rapport onderschrijft dat Schiphol c.s. misbruik maken van haar machtspositie. Er dienen hier dan ook veel strengere regels te gelden om de enig aanwezige concurrent en eindgebruikers te beschermen. Eindgebruikers zullen zich echter niet tegen SRE keren omdat dat betekent dat zij alle kansen om zich met een logistiek bouwproject op Schiphol te vestigen verspelen. SRE weert de enige toetreder op de markt.	
9. Is er sprake van uitbuiting?	Ja, de economische machtspositie wordt gebruikt om voordelen te behalen die in normale marktomstandigheden (meer dan 1 aanbieder) niet behaald zouden kunnen worden. SRE maakt gebruik van moederbedrijf Schiphol dat vele ingangen op veel niveaus heeft.	

10. Is er sprake van uitsluiting?	Ja, dit is welhaast het schoolvoorbeeld hoe op een oneigenlijke manier concurrent Chipshol wordt verzwakt door op een oneigenlijke wijze gebruik te maken van aspecten aangaande de veiligheid e.d. om de eigen economische machtspositie te behouden. Schiphol is als het ware een nutsbedrijf. Het heeft macht als Luchthaven en gebruikt deze positie om concurrentie op een andere (afgeleide) markt te verhinderen. Daar Schiphol als SRE zelf actief is in deze markt is dit des te kwalijker. Chipshol kan zijn diensten niet bieden omdat SRE zelf maar ook via moeder Schiphol alle middelen aangrijpt om Chipshol van de markt van logistiek o.g. voor Schiphol gebonden bedrijven in de Schiphol-zone af te houden. Gevolg: afnemers kunnen zich alleen tot SRE wenden. Er lijkt sprake te zijn van een parallel met de Microsoft zaak³⁵	
-----------------------------------	---	--

³⁵ Bijlage 34 Artikel Economist September 22nd 2007

Toelichting 2 De Rol van SRE

Hieronder een overzicht van de rol van Schiphol Real Estate en de door de concurrent aangedragen argumenten:

- a) Chipshol was en is eigenaar van het zogenaamde Groenenbergterrein, hetwelk direct naast de aan Schiphol toebehorende Aalsmeerbaan ligt. Chipshol tracht al elf jaar dit terrein te bebouwen en SRE (directe concurrent in naast Groenenbergterrein gelegen Cargo World-terrein (**zie Bijlage 33**)) tracht dit met inschakeling van alle – ook onoirbare – middelen te verhinderen.
- b) Op 7 januari 2000 maakt SRE bezwaar tegen de bestemmingswijziging van het Groenenbergterrein³⁶ met een onjuist en oneigenlijk argument: de toekomstige aanleg van de parallelle Kaagbaan (6^e baan).
- c) Op 23 maart 2000 concludeert de sAOZ³⁷ in haar advies aan de gemeente dat er geen planschade voor N.V. Luchthaven Schiphol zal zijn als gevolg van medewerking door de gemeente aan realisatie van bedrijfsbebouwing van het Groenenbergterrein. Nadat dit argument tegen de ontwikkeling van de bouwplannen van Chipshol faalt start SRE met het argument “externe veiligheid” en “de onbelemmerde werking van het ILS”.
- d) Vervolgens in de SRE brief van 6 april 2000³⁸ aan de gemeente gebruikt SRE het argument van de externe veiligheid en het aspect van de beperkingen in de bouwhoogte alsmede het aspect van de onbelemmerde werking van het ILS om het ontwerp wijzigingsplan te torpederen. Wat heeft SRE met veiligheid te maken? SRE is toch een onroerend goed bedrijf en heeft zelf langs de Aalsmeerbaan en de Kaagbaan de zaak volgebouwd (**zie Bijlage 33**).
- e) Bij besluit van 4 juli 2000 keurt B&W Haarlemmermeer desondanks het bestemmingsplan (**zie Bijlage 13**) aangaande het Groenenbergterrein goed. Het bezwaar van SRE: *“het terrein komt niet voor bebouwing in aanmerking omdat de externe veiligheid op basis van de PKB Schiphol aan de kop van de Aalsmeerderbaan geen bebouwing toelaat”* wordt afgewezen.

³⁶ Bijlage 35 Bezwaar SRE 7 januari 2000

³⁷ Bijlage 36 sAOZ advies 23 maart 2000

³⁸ Bijlage 37 SRE brief van 6 april 2000

- f) Ondanks de SRE bezwaren doet de Raad van State op 4 september 2002 uitspraak betreffende de definitieve goedkeuring van het wijzigingsplan betreffende het Groenenbergterrein;
- g) Chipshol heeft per 12 september 2002 een bouwaanvraag ingediend voor fase I van het Groenenbergterrein, voor in totaal ca. 52.000 m² BVO logistieke ruimten en bedrijfspaviljoens.
- h) De vastgoed concurrent van Chipshol, SRE laat het er echter niet bij zitten. Het doel heiligt de middelen want SRE gaat op onderzoek naar nieuwe argumenten hoe Chipshol toch nog kan worden gestopt. Zoals uit de stukken hieronder blijkt, is de doelstelling van SRE de concurrentie te beperken met oneigenlijke middelen zoals misbruik van recht en detournement de pouvoir.
- i) Uit de reconstructie gebeurtenissen (**zie Bijlage 24**) rond het voorbereidingsbesluit d.d. 21 november 2002 (**zie Bijlage 25**) kan onder meer worden opgemaakt dat in een ambtelijk overleg gemeente Haarlemmermeer van 17 oktober 2002 wordt opgemerkt: *"In een ambtelijk overleg van de gemeente Haarlemmermeer ter voorbereiding van bestuurlijk overleg met de NVLS wordt besproken dat er geen gronden zijn voor de gemeente om aanvragen voor bouwvergunningen van Chipshol voor het Groenenbergterrein te weigeren. Gemeld wordt dat de NVLS terzake mededelingen zal doen over mogelijke juridische wegen om bebouwing te voorkomen."* [Onderstreping Chipshol]
- j) In een schrijven van de heer Frowijn van de gemeente Haarlemmermeer van 30 juni 2006 aangaande verslag van het ambtelijk overleg ter voorbereiding van het Bestuurlijk overleg Schiphol op 17 oktober 2002 is het volgende aangetekend: *"Ruimtelijke ontwikkelingen: Groenenbergterrein → bouwvergunning Chipshol: kunnen we niet weigeren. Spl (Schiphol) wil juridische ontsnapping meedelen."* [Onderstreping Chipshol]³⁹.
- k) Het bestuurlijk overleg van de gemeente met Schiphol van 28 oktober 2002⁴⁰ merkt hierover op:
"Groenenberg
***SRE** onderzoekt nu de juridische mogelijkheden om bebouwing van het zogenaamde Groenenbergterrein te voorkomen. Afhankelijk van de resultaten van dit onderzoek wil SRE te noemen acties voorstellen."* [Onderstreping Chipshol]

³⁹ Bijlage 38: Aantekening Frowijn 30 juni 2006

⁴⁰ Bijlage 39: Bestuurlijk overleg van de gemeente met Schiphol van 28 oktober 2002

Dus nadat jarenlang alle procedures zijn doorlopen aangaande het bestemmingsplan hetwelk door de RvS op 4 september 2002 definitief goedgekeurd werd, moet de Chipshol-bebouwing namens SRE toch worden voorkomen. De inkt van het besluit van de Raad van State is nauwelijks droog als al op 21 november 2002 een voorbereidingsbesluit genomen wordt (**zie bijlage 25**) teneinde Chipshol-bebouwing tegen te gaan. Een ieder kan op zijn klompen aanvoelen dat daar iets niet in de haak is. Deze torpedering komt zonneklaar van SRE. Koeman stelt echter van niets te weten.

- l) Bij brief van **SRE** van 28 oktober 2002 aan B&W⁴¹ van de gemeente maakt SRE bezwaar tegen bebouwing van het Groenenbergterrein op grond van ernstige beperkingen van het gebruik van de Aalsmeerbaan. Waarom doet SRE dit? Welk belang heeft SRE bij ernstige beperkingen van het gebruik van de Aalsmeerbaan. (N.b. dit argument is inmiddels totaal ontkracht door (a) opheffing van het bouwverbod per 28 juli 2007 (**zie Bijlage 20**), (b) het NLR rapport van april 2005 en (c) het Cyrrus rapport van november 2006) (**Zie Bijlage 16**)
- m) Op 31 oktober 2002⁴² schrijft Maurits Schaafsma (hoofdplanoloog SRE) aan de gemeente: *"Thans is ook bekend wat de beperkingen voor bebouwing op dit terrein zijn vanuit het Luchthavenindelingsbesluit (LIB). Daarin zijn wel de beperkingen vanuit de ILS opgenomen. Het LIB leidt tot een aanzienlijke beperking van de bouw mogelijkheden. Het LIB heeft de werking van een voorbereidingsbesluit maar treedt pas op 20 februari 2003 in werking....De vraag is hoe voorkomen kan worden dat het bouwplan, dat straks in overeenstemming zal zijn met het bestemmingsplan maar in strijd met het LIB, gerealiseerd gaat worden". [Onderstreping Chipshol]*
- n) In de actielijst van 31 oktober 2002 getiteld: *Organisatie 'Operatie Groenenbergterrein'* wordt vermeld:
 1. Vernietigen bouwvergunning door Minister
"De minister van VROM kan de bouwvergunning vernietigen. Er zal dan voor 7 november een overleg moeten zijn tussen de Minister, Meijdam, Schoenmaker en Cerfontaine."
 2. Voorbereidingsbesluit nemen
Een nieuwe bouwvergunning kan geweigerd worden op basis van een (nog te nemen)

⁴¹ Bijlage 40 Brief van SRE van 28 oktober 2002 aan B&W alsmede e-mail 1 november 2002 "Informatie Groenenbergterrein"

⁴² Bijlage 41 Brief 31 oktober 2002 Maurits Schaafsma SRE

voorbereidingsbesluit. Op 5 november kan het College van B&W dit bespreken, op 7 november is dit het geval voor de Raad. Indien voor 7 november de nieuwe bouwaanvraag binnen komt, dan heeft een voorbereidingsbesluit geen zin meer. De gemeente heeft aangegeven niet garant te willen staan voor de eventuele schade. Dinsdag voor 12 uur geeft Schiphol hier uitsluitsel over (is door Erik, met M. Schaafsma [noot: SRE] afgesproken) ”

- o) Uit de reconstructie gebeurtenissen rond het voorbereidingsbesluit d.d. 21 november 2002 (zie Bijlage 24) kan ook worden opgemaakt dat er door SRE op 31 oktober 2002 een memo is gestuurd met de volgende strekking: “Vanuit SRE is een memo gezonden aan de gemeente Haarlemmermeer waarin een aantal zaken betreffende de bouwaanvraag voor het Groenenbergterrein worden behandeld. Citaat: ‘Het bestemmingsplan Schiphol Zuid Oost uit oktober 1989 kent een wijzigingsbevoegdheid voor het zogenaamde Groenenbergterrein ... naar bedrijfsdoeleinden I. De eigenaar heeft de gemeente verzocht gebruik te maken van de wijzigingsbevoegdheden, hetgeen de gemeente niet heeft kunnen weigeren. Het wijzigingsplan houdt rekening met harde bouwhoogtebeperkingen zoals RESA-zones en obstakelvlakken maar niet de beperkingen in bouwhoogte vanuit de navigatiemiddelen (ILS). De beperkingen waren ten tijde van het opstellen van het plan niet bekend’ ‘Thans is ook bekend wat de beperkingen voor bebouwing op dit terrein zijn vanuit het LIB. Daarin zijn wel de beperkingen vanuit ILS opgenomen (...) Het LIB heeft de werking van een voorbereidingsbesluit maar treedt pas op 20 februari 2003 in werking.’ ”
- p) Op 1 november 2002 schrijft⁴³ mevrouw Saskia van Beek van de gemeente in een e-mail met als onderwerp “Informatie Groenenbergterrein” “*Maurits Schaafsma [noot : Schaafsma = SRE] heeft met advocaat Koeman [Onderstreping Chipshol] gesproken over het Groenenbergterrein. Hieruit kwam de volgende informatie:*
- *De vernietiging van een bouwvergunning door de Minister is een zwaar instrument, waar niet te gemakkelijk over gedacht moet worden. In eerste instantie inzetten op voorbereidingsbesluit en de mogelijkheid tot vernietiging ‘achter de hand houden’:*

⁴³ Bijlage 42: email 1 november 2002 Saskia van Beek van gemeente

-Leg in het voorbereidingsbesluit duidelijk een link met het LIB, dit ter legitimatie van de beslissing [Onderstreping Chipshol]

- q) Koeman en daarmee SRE maakte dus deel uit van de “Organisatie Operatie Groenenbergterrein” die maar één doel heeft: verhinderen van de bebouwing van Chipshol. De vaste contactpersoon van mevrouw Saskia van Beek is de heer Schaafsma de planoloog van SRE. SRE is telkens de partij die de plannen van Chipshol tracht tegen te houden.
- r) Vertrouwelijke notitie⁴⁴ van B&W van 1 november 2002 stelt dat het voorbereidingsbesluit onherroepelijk zal leiden tot aansprakelijkheid van de gemeente.
- s) E-mail 5 november 2002 (zie Bijlage 28): *“onderwerp lib hierbij twee versies van de voorgestelde “schade overeenkomst” met de luchthaven, de tweede is iets minder nadrukkelijk gekoppeld aan het Groenenbergterrein”* [onderstreping Chipshol] opmerkelijk daar 1 dag ervoor deze *“schade overeenkomst”* is toegezonden aan de gemeente door SRE.
- t) Notulen Bestuursforum Schiphol d.d. 14 november 2002⁴⁵: aanwezig: M. Schaafsma en C. Smilde [beiden SRE]
Actualiteiten m.b.t. het Groenenbergterrein:
“Schiphol [noot: lees SRE] heeft de gemeente Haarlemmermeer dan ook verzocht de bouwvergunning te weigeren en te kijken of verdere ontwikkelingen daar kunnen worden tegengegaan. Dit kan alleen met een voorbereidingsbesluit”. Onjuist overigens kon ook met bouwverbod maar dat leidde tot directe aansprakelijkheid van Schiphol.
- u) De gemeente Haarlemmermeer (hierna “Gemeente”) heeft per 20 november 2002 de bouwaanvraag van Fase I geweigerd en per 21 november 2002 een voorbereidingsbesluit (hierna: “het voorbereidingsbesluit”) betreffende het Groenenbergterrein genomen. Deze notulen spreken boekdelen.
In de raadsvergadering waarin het voorbereidingsbesluit werd genomen, stelt raadslid Ottens onder meer:
p 5. *“Ik heb een beetje last van het feit dat ik mij al dertig jaar met staats- en bestuursrecht bezighoud en veel vragen heb waarvan ik mij afvraag of zij van belang zijn, zij het dat dit niet geldt voor de vraag of de gemeenteraad in een situatie zoals*

⁴⁴ Bijlage 43: Vertrouwelijke notitie van B&W van 1 november 2002

⁴⁵ Bijlage 44: Notulen Bestuursforum Schiphol d.d. 14 november 2002

deze bevoegd is tot het nemen van het gevraagde besluit. Het antwoord op die vraag is mijns inziens "ja". Ik vraag mij echter wel af of dat besluit rechtsgeldig is. ...p. 9. *"Wij gaan er van uit dat wij die procedures glansrijk zullen verliezen"*[onderstreping Chipshol]

Uit de notulen van de besloten vergadering van 21 november 2002 (zie **Bijlage 25**) kan verder ondermeer worden opgemaakt dat:

- het voorbereidingsbesluit uitsluitend is gericht tegen Chipshol;
 - de rechtsgeldigheid van het besluit wordt betwist en dat de onrechtmatigheid wordt aangenomen.;
 - de gemeente was hiertoe alleen bereid onder vrijwaring.
- v) De gemeente heeft 2 maanden daarna per 30 januari 2003 besloten het voorbereidingsbesluit in te trekken in verband met onrechtmatigheid en heeft later zelfs spijt betuigd.
- w) Direct daarna, op 11 februari 2003 en 6 mei 2003, heeft Chipshol vier bouwvergunningen verkregen voor bebouwing van het Groenenbergterrein. Chipshol heeft van deze bouwvergunningen echter geen gebruik kunnen maken vanwege het bouwverbod ex art. 38 van de Luchtvaartwet dat op 19 februari 2003 op verzoek van Schiphol/SRE door de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat is vastgesteld. Inmiddels is dit weer opgeheven.
- x) Chipshol heeft tegen genoemd voorbereidingsbesluit eind 2002 bezwaar aangetekend en later beroep ingesteld. Nadat de rechtbank Haarlem het bezwaar had afgewezen heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State bij uitspraak van 29 december 2004 het tegen die uitspraak door Chipshol ingediende hoger beroep gegrond verklaard en zowel de uitspraak van de rechtbank als de beslissing op bezwaar van de gemeenteraad vernietigd; de niet-ontvankelijk verklaring werd onterecht geacht. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State overwoog onder meer: *"de door haar [Chipshol] gestelde schade betreft kosten gemaakt in de bezwaarfase, kosten gemaakt ter beperking van haar schade en vertragingsschade"*;
- y) Op 8 april 2003 bevestigt directeur Cerfontaine van Schiphol dat het voorbereidingsbesluit is genomen op verzoek van Schiphol: *"Omdat adequate overheidsmaatregelen niettemin uitbleven heeft de Luchthaven het voortouw genomen en de gemeente dringend verzocht een voorbereidingsbesluit(ex artikel 21 WRO) voor het Groenenbergterrein te treffen."*

- z) De gemeenteraad heeft op 13 januari 2005 een motie aangenomen waarbij aan Chipshol spijt werd betuigd dat hij eind 2002 een verkeerd besluit had genomen over de bouwplannen van Chipshol.
- aa) De gemeenteraad heeft op 17 november 2005, opnieuw beslissend op het bezwaarschrift, besloten het voorbereidingsbesluit te herroepen en een proceskostenvergoeding toe te kennen aan Chipshol.
- bb) B&W van de Gemeente op 22 februari 2006 op verzoek van de gemeenteraad een “Reconstructie Gebeurtenissen Voorbereidingsbesluit” (hierna: “de Reconstructie”) betreffende het Groenenbergterrein en Chipshol hebben opgesteld waarin o.m. wordt gesteld:
- *“De druk op de gemeente Haarlemmermeer van de luchthaven Schiphol, LVNL en het ministerie van V&W waren voor het college aanleiding haar verantwoordelijkheid te nemen en in te stemmen met een voorbereidingsbesluit op grond van het LIB [onderstrepingen Chipshol] voor de Haarlemmermeer”;*
 - Voor het motief zie ‘SRE BELANG BIJ VOORBEREIDINGSBESLUIT’ hieronder en FD 25 augustus ***“Schiphol aast op gebied Chipshol van Jan Poot”***.
- cc) In de raadssessie van 27 april 2006 de wens is uitgesproken dat wordt geprobeerd met Chipshol tot een regeling te komen hetgeen op 10 januari 2007 tot resultaat heeft geleid. Verwezen wordt naar het persbericht uit het Haarlems Dagblad van 15 januari 2005 met de titel: *“Gemeenteraad heeft achteraf spijt over besluit Chipshol”*.

Uit bovengenoemde stukken blijkt dat het vastgoeddochter SRE was die de bouwplannen van Chipshol op het Groenenbergterrein trachtte te voorkomen. Indien de Luchtverkeersleiding vanwege veiligheidsaspecten bezwaar maakt tegen bouwplannen van Chipshol is dat in beginsel toegestaan (mits deze aspecten ook aan de orde zijn hetgeen in dit geval echter niet zo was!). Indien SRE veiligheidsaspecten aangrijpt om bebouwing door Chipshol tegen te gaan is er sprake van misbruik van recht en bevoegdheden. Inmiddels staat vast dat de argumenten zoals aangedragen echter ook nog eens onjuist zijn hetgeen een en ander des te kwalijker maakt.

Conclusie

SRE streefde niet het bevorderen van de luchtverkeersveiligheid na (zij is geen Luchtverkeersleiding), maar uitsluitend het onschadelijk maken van haar grootste concurrent en misbruikte voor dat doel de luchtverkeersveiligheid als gelegenheidsargument.

SRE belang bij voorbereidingsbesluit

1. Tot 20 februari 2003 bestond de mogelijkheid om een bouwverbod op te leggen. Nadeel van het opleggen van een bouwverbod was dat op grond van de wet Luchtvaart de verzoeker (in dit geval Schiphol) aan Chipshol alle schade moest vergoeden welke ten gevolge van de oplegging van het bouwverbod ontstond. Het was voor Schiphol derhalve veel aantrekkelijker om de gemeente te vragen om onder het mom van algemeen belang een voorbereidingsbesluit te nemen waarin de hoogtenormen van het LIB van kracht werden op het moment van het van kracht worden van het voorbereidingsbesluit. Het bouwverbod zou niet nodig zijn geweest als het voorbereidingsbesluit ertoe had geleid dat Chipshol geen bouwvergunning had gekregen. Het was voor SRE echter financieel veel aantrekkelijker om eerst het spoor van het voorbereidingsbesluit te lopen omdat dat in tegenstelling tot het bouwverbod niet direct (maar ook tot een lagere) tot aansprakelijkheid van SRE zou leiden.
2. De 'Organisatie Operatie Groenenberg' (zie *Bijlage 19*) is echter mislukt omdat Chipshol een anonieme tip heeft ontvangen dat er een voorbereidingsbesluit zou worden getroffen. Daardoor heeft Chipshol nog op dezelfde dag (en dus nog voor de inwerkingtreding van het voorbereidingsbesluit) een nieuwe bouwaanvraag kunnen indienen.
3. Ondanks het feit dat het voorbereidingsbesluit evident onrechtmatig was, drukte de advocaat van SRE het toch door want er was voor SRE een groot voordeel mee te behalen. Immers door de afkondiging van het voorbereidingsbesluit werd het voor Chipshol onmogelijk om te gaan bouwen terwijl de gemeente voor de lasten op zou draaien. Daarom onderhandelde SRE met de gemeente aangaande een vrijwaring van de gemeente voor die schade. Als de truc met het voorbereidingsbesluit was gelukt was het bouwverbod niet nodig geweest. Bij een af te kondigen bouwverbod lag de aansprakelijkheid van Schiphol in wet Luchtvaart verankerd en was Schiphol/SRE zondermeer aansprakelijk.

4. Inmiddels is Schiphol veroordeeld om op grond van het afgekondigde bouwverbod een schadevergoeding aan Chipshol te betalen van € 16 miljoen plus rente en belastingschade. SRE had dus overduidelijk een groot belang bij het overhalen van de gemeente om een onrechtmatig voorbereidingsbesluit te nemen.
5. De gemeente heeft een schikking met Chipshol getroffen en heeft erkend dat SRE haar onder druk had gezet om een onrechtmatig voorbereidingsbesluit te nemen.

Toelichting 3 Chronologie

1989

31 mei: Ondertekening samenwerkingsovereenkomsten met de “Schiphol Area Development Company NV” (SADC) inzake “Chipshol Park-Rijk” (35 ha.) in Schiphol-Zuidoost en “Chipshol-SADC” (40 ha.) in Badhoevedorp-Zuid.

23 november: Bestemmingswijziging “Chipshol Park-Rijk”.

1991

17 april: Oprichting grondbank Landinvest, met als doel ten behoeve van Chipshol 1.500 ha. grond aan te kopen rond Schiphol voor f 200 miljoen.

1992

15 december: Drs P.J. Poot jr. wordt in een tumultueuze aandeelhoudersvergadering van Landinvest o.l.v. mr S.E. Eisma De Brauw afgezet als directeur, door toedoen van Wyler en zakenvriend van Van Andel, die zich ontpopt als grootaandeelhouder van Landinvest, een klassiek voorbeeld van een conflict of interest.

31 december: Hoogtepunt Chipshol bereikt:

- eigen vermogen opgelopen tot f 170 miljoen;
- grondpositie bedraagt bijna 600 ha. waarvan 365 ha. via samenwerkingsovereenkomst Chipshol-Landinvest;
- hoofdinfrastructuur en landscaping Chipshol Park-Rijk gereed, KLM-kantoor opgeleverd.

1993

8 april: Nadat Landinvest weigert samenwerkingsovereenkomst na te komen start Chipshol procedure teneinde ondertekening overeenkomst af te dwingen.

14 mei: Topman Van Luijk van Coopers, ook accountant van Schiphol, verbiedt ten onrechte zijn eigen accountant Bakker een goedkeurende verklaring af te geven bij de jaarrekening Chipshol tenzij het conflict met Landinvest wordt bijgelegd.

8 juni: Na inschakeling van advocaat Smit wordt goedkeurende verklaring alsnog afgegeven, zonder enige aanpassing aan de cijfers.

26/28 juni: FD kopt: “Coopers breekt relatie met Chipshol af”. Huisbankiers NIB/Van Landschot verliezen vertrouwen zodat kredietfaciliteit van f 27,5 miljoen moet worden afgelost.

15 juli: Noodkrediet verstrekt van f 40 miljoen tegen 12% rente door particuliere relatie.

9 december: In strijd met de in 1989 met SADC gesloten overeenkomst met betrekking tot Badhoevedorp verwijdt de provincie Noord- Holland deze Chipshol-locatie uit het streekplan.

20 december: Koeman van Stibbe treedt onder druk van Schiphol terug als advocaat van Chipshol en gaat daarna in het geheim de luchthaven adviseren hoe ontwikkeling en bebouwing van bedrijfsterreinen van Chipshol kan worden verhinderd.

1994

10 maart: Advocatenkantoor Pot & Jonker waarschuwt provincie in geheim memorandum voor kansrijke substantiële schadeclaims

Chipshol t.g.v. verwijderen Badhoevedorp uit streekplan.

7 december: Van Luijk wordt veroordeeld door Tuchtraad o.a. in verband met schending geheimhoudingsplicht.

8 december: Tijdens pleidooi over samenwerkingsovereenkomst Chipshol- Landinvest schoffeert rechter Westenberg (met collega Van der Windt) advocaat Smit dusdanig dat Poot sr. en jr. uit protest na 20 minuten de zaal verlaten. Westenberg dwingt daarna Smit onderhandelingen aan te gaan met Landinvest, zonder dat hij daarover met hen kan overleggen.

1995

21 juni: Chipshol plaatst in de Volkskrant paginagrote advertentie tegen aanleg Polderbaan en pleit voor onderzoek luchthaven in zee.

22 december: Topman Van Luijk van Coopers wordt in hoger beroep veroordeeld voor schending van de geheimhoudingsplicht en uitoefenen van onoirbare druk bij afgifte goedkeurende verklaring.

1996

3 mei: Rechter Westenberg velt in kort geding een voor Chipshol, Poot sr. en jr. vernietigend vonnis: de zeggenschap over 365 ha. Landinvest grond moet worden afgestaan, de Ondernemingskamer-procedure moet worden ingetrokken, er mag niet meer worden geprocedeerd, f 2 miljoen moet worden betaald, hypotheek moeten worden ingeschreven en zelfs mag niet meer het woord worden gevoerd in de aandeelhoudersvergadering e.e.a. op straffe van dwangsommen oplopend tot f 300 miljoen.

1997

26 maart: Nadat Westenberg ook in de bodemprocedure als voorzitter wil optreden dient Chipshol wrakingsverzoek in waarna deze terugtreedt en collega Van der Windt het kort geding vonnis 1996 in de bodemprocedure bevestigt.

2 april: Persrechter Numann schrijft in ingezonden brief in NRC dat het hem verbaast dat Chipshol Westenberg heeft gewraakt omdat deze juist op verzoek van de heren Poot op de zaak was gekomen, onterecht en onbegrijpelijk voor een rechter.

1998

5 november: Luchtverkeersleiding LVNL stelt dat op het Groenenbergterrein niets gebouwd kan en mag worden omdat dit tot verstoring van het Instrument Landing System zal leiden en gaat daarom niet akkoord met bestemmingswijziging. Het Hof A'dam oordeelt in 2009 dat de LVNL onrechtmatig heeft gehandeld.

1999

30 maart: Hof Den Haag vernietigt Van der Windt-vonnis 1997.

2000

22 februari: Hof Den Haag vernietigt Westenberg-vonnis 1996. Van Andel c.s. moeten alle afgedwongen maatregelen terugdraaien.

30 juni: Chipshol en Van Andel c.s. sluiten overeenkomst over scheiding & deling van de overgebleven grondposities van ca. 300 ha.

10 oktober: Provincie Noord-Holland onthoudt goedkeuring (voor de 1e keer) aan bestemmingswijziging van het Chipshol Groenenbergterrein, een logistiek bedrijfsterrein van ca. 30 ha.

2001

5 september: Raad van State veroordeelt provincie voor niet goedkeuren bestemmingswijziging en draagt provincie op opnieuw te beslissen.

2002

12 februari: Provincie Noord-Holland onthoudt vervolgens wederom goedkeuring (voor de 2e keer), ditmaal aan de ontsluiting van het Groenenbergterrein.

4 september: Raad van State veroordeelt provincie voor de 2e keer en keurt bestemmingswijziging en ontsluiting Groenenbergterrein zelf goed waarmee onrechtmatig handelen provincie definitief komt vast te staan.

11 november: Nadat provincie weigert minnelijke schaderegeling te treffen, start Chipshol schadeprocedure tegen Noord-Holland in verband met ten onrechte 2 jaar vertragen bestemmingswijziging.

20 november: Gemeenteraad Haarlemmermeer vertraagt door zgn. voorbereidingsbesluit afgifte bouwvergunningen Groenenbergterrein onder druk van Schiphol, V&W en Luchtverkeersleiding LVNL die stellen – totaal ten onrechte - dat bebouwing “desastreuze gevolgen” zal hebben voor vliegverkeer.

2003

10 januari: CEO Cerfontaine verzoekt staatssecretaris Schultz van Haegen van V&W een bouwverbod voor het Groenenbergterrein af te kondigen.

11 februari: Gemeente verleent met 2 maanden vertraging alsnog bouwvergunningen Groenenbergterrein.

19 februari: V&W kondigt met chirurgische precisie bouwverbod af uitsluitend voor Groenenbergterrein, niet voor eromheen gelegen Schiphol-terreinen.

16 september: Nadat Schiphol weigert minnelijke schaderegeling te treffen, start Chipshol in verband met bouwverbod schadeprocedure (art. 50) tegen Schiphol en claimt € 97 miljoen.

2004

21 januari: Rechter Monster van rechtbank Haarlem veroordeelt provincie tot vergoeding schade ten gevolge van 2 jaar (2000 – 2002) vertragen bestemmingswijziging Groenenbergterrein.

20 april: Rechter Westenberg start schadeprocedure tegen journalist Kat en advocaat Smit omdat zijn eer en goede naam zouden zijn aangetast in het boek Topadvocatuur.

2005

12 januari: Rechter Monster veroordeelt Schiphol tot betaling van alle schade ten gevolge van bouwverbod (art. 50), deskundigen worden benoemd o.a. Toornend en Kohnstamm.

15 januari: Gemeenteraad Haarlemmermeer betuigt in motie spijt aan Chipshol voor verkeerd voorbereidingsbesluit 2002, genomen onder druk Schiphol, LVNL en V&W.

25 mei: SRE koop grond van Landinvest

26 oktober: Schiphol verzoekt V&W bouwverbod weer op te heffen omdat volgens het NLR gebleken zou zijn dat de bebouwing van Chipshol geen “desastreuze gevolgen” oplevert voor vliegverkeer.

15 december: Hof Amsterdam veroordeelt provincie tot vergoeding schade ten gevolge van 2 jaar (2000 – 2002) vertragen bestemmingswijziging Groenenbergterrein.

2006

7 maart: Chipshol start schadeprocedure tegen LVNL nadat gebleken is dat bestemmingswijziging en bebouwing Groenenbergterrein ten onrechte jarenlang door LVNL is vertraagd en tegengehouden en LVNL geen minnelijke schaderegeling wil treffen.

18 september: Tijdens zitting schadeprocedure tegen LVNL merkt rechter Monster op: “dat hij aan de ene kant maar moeilijk kan geloven dat er boeven bij de overheid zitten, maar dat hij zich aan de andere kant goed kan voorstellen dat Chipshol zich ontegenwoordig voelt tegengewerkt,” en “Maar als het waar is wat Chipshol tegen de LVNL aanvoert dan zijn de rapen gaar.”

23 november: Hof Amsterdam oordeelt dat deskundige Toornend niet onafhankelijk en onacceptabel is en stelt Chipshol gezien haar bezwaren tegen Kohnstamm bovendien in de gelegenheid nadere informatie over deze deskundige aan te leveren.

28 november: Engelse deskundige Cyrrus concludeert dat de LVNL jarenlang ten onrechte heeft gesteld dat het Groenenbergterrein niet bebouwd kan worden.

14 december: De advocaat van Chipshol stelt tot zijn ontsteltenis vast dat rechter Monster en zijn 2 collega’s die al jaren de schadeprocedure tegen Schiphol (alsmede provincie en LVNL) behandelen, door ingrijpen van president Bakker, vlak voor het slotpleidooi waarin de schadeomvang zou worden bepaald, zijn vervangen door nieuwe rechter Ruitinga. Deze ontpopt zich als een 2e Westenberg. Na 7 belangrijke juridische overwinningen vanaf 2000 zal Chipshol door zijn toedoen binnen 1 jaar 7 belangrijke nederlagen lijden.

2007

10 januari: Gemeente treft minnelijke schade- en samenwerkingsregeling met Chipshol naar aanleiding van in 2002 onterecht vertragen (2 maanden) van de bouwvergunningen en betaalt relatief geringe schadevergoeding van € 1 miljoen. Verplicht zich tot planologische medewerking Chipshol-bedrijfsterreinen.

15 januari: Poot sr. en jr. wonen uit protest tegen vervanging rechter Monster c.s. het slotpleidooi schadeprocedure tegen Schiphol niet bij.

15 februari: Provincie treft minnelijke schade- en samenwerkingsregeling met Chipshol naar aanleiding van ten onrechte 2 jaar vertragen (2000 – 2002) bestemmingswijziging Groenenbergterrein en betaalt relatief geringe schadevergoeding van € 12 miljoen. Dit omdat provincie zich verplicht tot planologische medewerking aan Chipshol-bedrijfsterreinen en aanleg N201 voorkeurs tracé Boerenlandvariant.

27 maart: Chipshol verzoekt rechtbank Den Haag om voorlopig getuigenverhoor inzake vervangen rechter Monster c.s., Staat verzet zich daartegen.

4 april: In schadeprocedure (art. 50) tegen Schiphol handhaven nieuwe partijdige rechters Ruitinga c.s. in tussenvonnis de eerder door het Hof gediskwalificeerde deskundige Toornend, volgen diens rapport en stellen een absurd laag schadebedrag vast van € 16 miljoen excl. rente, totaal € 19 miljoen.

13 juni: Ruitinga c.s. veroordelen Schiphol om € 19 miljoen te betalen echter pas nadat Chipshol een bankgarantie stelt van € 21,5 miljoen.

28 juni: Minister Eurlings heft op verzoek van Schiphol het bouwverbod op en brengt daarmee Schiphol in de gelegenheid te stellen dat schadebedrag van € 19 miljoen te hoog is omdat Chipshol zou kunnen gaan bouwen, hetgeen onjuist is omdat nieuwe luchtvaartwetgeving in werking is getreden.

11 juli: Chipshol deelt aan Schiphol mede dat bankgarantie gereed ligt en verzoekt om betaling van € 19 miljoen. Schiphol reageert niet en wendt zich tot rechtbank Haarlem die omstreeks 17.00 uur een kort geding tegen Chipshol toestaat: de volgende morgen 09.30 uur. Chipshol en haar advocaat zijn hiervan pas een half uur voor de zitting op de hoogte.

12 juli: Kort geding zitting om 09.30 uur. Schiphol wil vonnis rechtbank Haarlem d.d. 13 juni niet uitvoeren en de € 19 miljoen niet betalen omdat bouwverbod is opgeheven.

16 juli: Rechter Peeters van de rechtbank Amsterdam verleent (voor de 1e keer) verlof aan Schiphol om voor € 24,7 miljoen beslag te leggen op banktegoeden van Chipshol.

16 juli: Rechters De Heij, Weiss en Van Rens van de rechtbank Den Haag wijzen getuigenverhoor inzake vervanging Monster door partijdige Ruitinga af omdat Chipshol daarbij geen belang zou hebben.

17 juli: Rechter Sickens van de rechtbank Haarlem veroordeelt in kort geding Schiphol om € 19 miljoen te betalen na afgifte van de bankgarantie.

18 juli: Rechter Peeters van Rechtbank Amsterdam verleent (voor de 2e keer) verlof voor uitbreiding van het beslag.

19 juli: Chipshol geeft bankgarantie af van € 21,5 miljoen. Schiphol betaalt € 19 miljoen en legt tegelijkertijd daarop beslag alsmede op andere banktegoeden van Chipshol en later zelfs op grond Groenenbergterrein.

21 juli: Ondanks het voor de Luchthaven negatieve kort geding vonnis van 17 juli verleent rechter Peeters (voor de 3e keer) verlof voor uitbreiding van het beslag ditmaal op de grond Groenenberg-terrein.

22 augustus: Schiphol dient tegenclaim (art. 55) in bij Chipshol en boer Groenenberg van € 19 miljoen plus rente omdat door opheffing bouwverbod grond weer in waarde zou zijn gestegen, wetende dat dat onjuist is omdat door inwerkingtreding nieuwe luchtvaartwetgeving niet gebouwd mag worden.

31 augustus: Rechter Schotman van de rechtbank Haarlem handhaaft in kort geding de door Schiphol gelegde beslagen ondanks dat er een bankgarantie van € 21,5 miljoen is afgegeven, € 2,5 miljoen meer dan de € 19 miljoen die Chipshol heeft ontvangen.

14 november: Rechter Ruitinga c.s. wijzen schadeclaim Chipshol tegen LVNL af en veroordelen Chipshol tot hoge proceskosten van € 100.758.

31 oktober: Poot sr. publiceert boek Grondoorlog waarin opgenomen 14 advertenties en ontvangt talloze positieve reacties.

19 december: Rechters Aarts, Verbeek en Schreuder van de rechtbank Den Haag wijzen schadeclaim tegen VROM af terwijl eerder de Raad van State per 5 december 2001 de op verzoek van VROM opgelegde veiligheidszone op het Groenenbergterrein onrechtmatig beoordeelde.

2008

30 januari: Rechter Ruitinga c.s. handhaven in eindvonnis de door Schiphol te vergoeden schade (art. 50) op € 16 miljoen (plus rente vanaf 21 maart 2003) d.w.z. € 80 miljoen lager dan geclaimd.

8 mei: Ook raadsheren Van den Berg, Dulek Schermers en De Wild van Hof Den Haag wijzen getuigenverhoor af inzake de rechtswissel Monster door Ruitinga met dezelfde drogreden dat Chipshol daarbij geen belang zou hebben.

2009

28 januari: Rechter Röell van rechtbank Haarlem wijst de door Schiphol tegen Chipshol en boer Groenenberg ingediende tegenclaim (art. 55) af van € 19 miljoen plus rente vanaf 19 juli 2007.

29 januari: Commissie Vriesman ingesteld door minister Eurlings c.s. publiceert naar aanleiding van affaire Groenenbergterrein rapport met ernstige kritiek op Schiphol en roept nieuwe topman Nijhuis op conflict met Chipshol snel op te lossen.

17 april: Minister Eurlings wil desondanks via Algemene Maatregel van Bestuur reservering parallelle Kaagbaan afdwingen die ertoe leidt dat Chipshol in Schiphol-Rijk geen nieuwe bedrijfsterreinen (waaronder Groenenbergterrein) kan ontwikkelen en het bestaande Chipshol Park-Rijk voor de helft moet worden afgebroken, kosten € 500 miljoen.

23 juni: Hof Den Haag wijst vordering van rechter Westenberg tegen advocaat Smit af waardoor niet alleen komt vast te staan dat hij met advocaten heeft gebeld maar ook dat hij heeft gelogen en in feite meeneed heeft gepleegd. Desondanks wordt hij niet op staande voet ontslagen en vervolgd maar door president Bakker beloond met vervroegd pensioen plus € 75.000.

14 juli: Ondanks het feit dat Chipshol haar schadeclaim tegen Schiphol (art. 50) heeft gewonnen en de tegenclaim van Schiphol tegen Chipshol (art. 55) is afgewezen, handhaven raadsheren Ingelse, Tuyl van Serooskerken-Röell en Tillema van het Hof Amsterdam de door Schiphol gelegde beslagen op € 19 miljoen en grond Groenenbergterrein.

8 september: Raadsheren Van den Berg, Dulek-Schermers en Kramer van het Hof Den Haag wijzen schadeclaim Chipshol tegen VROM af terwijl de Raad van State per 5 december 2001 de veiligheidszone op het Groenenbergterrein onrechtmatig had bevonden.

12 oktober: FD kopt “Claims tegen uitbreiding Schiphol. Bedrijven eisen schadevergoeding van € 1 mrd als Eurlings reservering tweede Kaagbaan afdwingt.”

19 oktober: Poot sr. dient bij Hoofdofficier van Justitie Hofstee een strafklacht in wegens meeneed rechter Westenberg.

15 december: Hof Amsterdam veroordeelt LVNL omdat LVNL onrechtmatig heeft gehandeld jegens Chipshol, door ten onrechte onjuiste mededelingen te doen aangaande de bouw mogelijkheden op het Groenenbergterrein.

2010

19 februari: HR wijst arrest in de bouwverbod zaak waarin Chipshol schadevergoeding had geëist van Schiphol. De aansprakelijkheid van Schiphol staat daarmee vast maar de schade moet door het Hof nogmaals worden bekeken.

19 maart: HR wijst arrest waarin wordt bepaald dat Chipshol de leiding van de Rb Haarlem mag ondervragen aangaande de rechtswisseling eind 2006 in de bouwverbod zaak tegen Schiphol

21 april: Rb Utrecht verleent verlof voor het horen van getuigen in de Westenberg zaak. In de beschikking wordt de anonieme tip waarin wordt gesteld dat Westenberg door Kalbfleisch gevraagd is om de Chipshol zaak te doen integraal opgenomen.

24 november: de heer Kalbfleisch wordt onder ede gehoord bij de Rb Utrecht en stelt dat de anonieme tip “kletsboek” is.

2011

12 januari: Chipshol ontvangt brief van de president van de Rb Den Haag, Mr F. Bakker waarin staat dat de anonieme getuige zich heeft gemeld.

6 april 2011: anonieme getuige wordt gehoord door de Rb Utrecht en bevestigt onder ede de juistheid van de anonieme tip. Stelt dat Kalbfleisch goed bevriend was met Van Andel en Westenberg heeft gevraagd om de zaak tegen Chipshol te doen.