

Balkenende IV maakt beginselen niet waar (Deel 1)

Balkenende IV is veelbelovend begonnen met 3 prioriteiten.

- A. Bevordering van Normen en Waarden
- B. Dialoog met de bevolking. Alle ministers zijn daartoe 100 dagen de boer opgegaan (kijk vanavond Knevel & Van den Brink)
- C. Toepassing van de sterkte van het Recht in plaats van het recht van de sterkste

“There is something rotten in the state.”

“De rechtsstaat is in gevaar.”

Hirsch Ballin

Twee prioriteiten of zo men wil beginselen, Recht en Normen, hangen nauw met elkaar samen. Echter worden deze wel toegepast? En hoe staat het met de dialoog, met veel publiciteit gestart met minister Rouvoet als gangmaker? Grote verwachtingen had ik ook van de dynamische, jeugdige minister Eurlings van V&W. Vandaar dat ik hem 28 februari een brief stuurde over de oplossing van het conflict van Schiphol met Chipshol. Wie heeft er nu belang bij voortzetting van de al 7 jaar voortslepende procedures? Alle 6 door Chipshol gewonnen! Haarlemmermeer en Noord-Holland - tot voor kort medestanders van Schiphol - namen hun verantwoordelijkheid. De nieuwe wethouders Bezuijen, Van Dijk en Nobel beëindigden daarom dit heilloze conflict. Hun gemeente sloot op 10 januari jl. een samenwerkingsovereenkomst met Chipshol inzake 3 businessparken met daarbij een geringe schadeloosstelling. Evenzo deed de doortastende gedeputeerde Hooijmaijers die kort na zijn aantreden toenadering gezocht had. Op 15 februari sloot de provincie een vergelijkbare overeenkomst. Welnu, wat let de nieuwe minister van V&W eveneens zijn verantwoordelijkheid te nemen en deze 2 goede voorbeelden te volgen? Helaas heeft de heer Eurlings dit niet gedaan en zelfs niet eens de moeite genomen te reageren op mijn brief van 28 februari. Wel hebben dit gedaan de minister-president en de minister van Justitie met brieven van 19 maart jl., zij het onbevredigend neerkomend op: “ik ben machteloos”.

NB. In een andere, al 20 jaar slepende zaak, heeft de minister van Justitie zich echter wel persoonlijk ingespannen om tot een regeling te komen. Zo blijkt uit het artikel “Half miljoen na kwart eeuw strijd tegen staat” in het AD van 4 april jl.: “De landsadvocaat blokkeerde meer dan twee decennia lang de uitbetaling... ‘Machtsmisbruik van de zijde van de staat’, aldus de Tweede Kamercommissie voor verzoekschriften. ... Minister Ernst Hirsch Ballin (Justitie) onderhandelde twee weken geleden persoonlijk met Reuchlin om de slepende zaak te beëindigen.”

Machteloos omdat het bij Chipshol niet om een half miljoen maar om honderden miljoenen gaat? Mogen daarom Schiphol, de rechtbank Haarlem en de landsadvocaat nog langer vertragen en manipuleren? Daarop zal ik in deze en hierop volgende advertenties ingaan.

Ik heb de heer Eurlings nogmaals op 3 en 7 mei geschreven, daarin aangevend dat ik zonder antwoord vóór 12 mei tot een advertentie moet overgaan. Helaas is het thans zover. Daarbij komt dat de minister minstens 2 keer in de Schiphol-regio geweest is, Chipshol gevestigd in Park Schiphol-Rijk passerend en zonder kennis te maken met dit eerste echte businesspark op het Europese vasteland (250.000 m² kantoren) met meer dan de helft groen en water, ondergronds parkeren met daarop daktuinen en ruime pleinen. Ook het omstreden Groenenberg-terrein naast de Aalsmeerbaan, waarover Chipshol sinds 2000 zes processen gevoerd en gewonnen heeft, was de moeite van bezichtigen waard geweest.

Nog belangrijker zijn de terreinen van ons 3e businesspark (300.000 m²) Badhoevedorp-Zuid waarvan de luchthaven al 15 jaar de ontwikkeling blokkeert, alsmede van ons 4e geblokkeerde businesspark Park Schiphol-Rijk Fase II (150.000 m²). Zoals vermeld is onze onderneming daarover samenwerkingsovereenkomsten aangegaan met de provincie en gemeente. Inzake deze 2 businessparken van veel hogere kwaliteit en kwantiteit dan het Groenenberg-terrein (100.000 m²) heeft Chipshol nog geen schadeclaims ingediend. Die zouden een veelvoud zijn van de Groenenberg-claim van € 97 miljoen. Chipshol is dus bepaald geen quantité négligeable. De minister heeft echter de boot gemist. Desondanks heb ik de moed niet opgegeven. De voordelen met name voor Schiphol voor een regeling, beter een samenwerking zoals met Haarlemmermeer en Noord-Holland, wil ik aangeven in een volgende advertentie. Ik stel nu eerst punt C aan de orde.

correspondentieadres:
Boeing Avenue 250,
1119 PZ Schiphol-Rijk

jp@visionplaza.nl

C. Sterkte van het Recht of recht van de sterkste?

In een overigens voortreffelijke feestrede op 22 maart jl. ter gelegenheid van het 50-jarig bestaan van de EU heeft onze minister-president zich erop beroemd “Bij ons heerst niet het recht van de sterkste maar de sterkte van het recht!”. Klopt dit gelet op de maatregelen van nota bene 7 overheden in het 7 jaar lange conflict van Schiphol met Chipshol? Overigens betreft dit conflict tot nog toe een gering onderdeel, nl. ons logistics park op het Groenenberg-terrein naast de Aalsmeerbaan, waarop ik in 3 eerdere advertenties uitvoerig ben ingegaan. Onze onderneming wordt reeds sinds de eeuwwisseling belaagd door een overmacht. Die betreft niet alleen Schiphol. Dit oppermachtige staatsbedrijf wordt daarbij gesteund door Financiën, V&W, VROM, Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), en tot begin 2007 door Noord-Holland en Haarlemmermeer. Daarvoor in de plaats is echter gekomen de rechtbank Haarlem, waarover meer onder A. Normen en Waarden.

M.a.w. de Staat der Nederlanden staat reeds vanaf de eeuwwisseling Chipshol naar het leven en is daarin zelfs zover gegaan een financiële vrijwaring te garanderen voor een onrechtmatig overheidsbesluit. De toenmalige staatssecretaris van V&W, mevrouw Schultz van Haegen heeft nl. bij brief van 18 november 2002 Haarlemmermeer gedwongen een onrechtmatig voorbereidingsbesluit te nemen, teneinde de bebouwing van ons businesspark op het Groenenberg-terrein naast de Aalsmeerbaan definitief onmogelijk te maken: **“Ik zeg daarom toe dat de Staat der Nederlanden ... de gemeente volledig zal vrijwaren voor deze risico's.”**

NB. Sinds kort betwist de landsadvocaat deze garantie. Hoezo betrouwbare Staat der Nederlanden?

De Raad van State heeft dit onrechtmatige besluit dan ook vernietigd (per 29 december 2004). Overigens had de Raad van Haarlemmermeer reeds eerder op eigen initiatief dit onrechtmatige besluit ingetrokken en in een aparte zitting unaniem spijt betuigd. Nadat het voorbereidingsbesluit mislukt was, heeft Schiphol op 10 januari 2003 aan V&W verzocht om als uiterste middel een bouwverbod af te kondigen. Het was directeur Kroese van de LVNL die per brief de staatssecretaris “met klem” op deze mogelijkheid gewezen heeft. Halsoverkop, zonder aan de vereisten te voldoen, heeft de staatssecretaris - daarbij op haar beurt de CEO van Schiphol tot spoed manend - dit rigoureuze bouwverbod op 19 februari 2003 afgekondigd, het eerste in de geschiedenis van de luchtvaart. Twee jaar later bij vonnis van 12 januari 2005, dus na langdurige gedegen voorbereiding, veroordeelden de recent vervangen rechters de luchthaven tot vergoeding van alle schade wegens oplegging van dit bouwverbod.

NB. Overigens probeert het schadeplichtige Schiphol de schade te verhalen op het ministerie van V&W.

Kort na deze veroordeling maakte Schiphol een draai van 180° en verzocht aan V&W weer om intrekking van het bouwverbod. De toenmalige minister heeft dit echter niet aangedurfd, mede wellicht omdat deze dan zou moeten erkennen fout te hebben gehandeld zodat V&W dan aansprakelijk voor de schade gesteld zou worden. Wellicht durft haar ambitieuze opvolger dit wel aan. Per slot van rekening heeft de ambtelijke top zijn voorganger c.q. de staatssecretaris bij de oplegging van het bouwverbod eerder op het verkeerde been gezet. Als waarschuwing in mijn recente brief d.d. 3 mei jl. heb ik hem gewezen op tenminste 3 grote blunders door mijn acties voor het voetlicht gebracht, van zijn ambtelijke top die mijn bloed wel drinken kan. Dit zijn: 1) de mislukte Polderbaan, in 1995 door de verkeerd voorgelichte Tweede Kamer goedgekeurd, 2) de door mijn toedoen verhinderde omlegging van de A9, 12 meter hoog vlak langs de woonbebouwing van Badhoevedorp, 3) het saboteren van ons Groenenberg-plan naast de Aalsmeerbaan, gebaseerd op de stellingname van de LVNL dat dit logistics park tot **“desastreuze gevolgen voor de bereikbaarheid van Schiphol zou leiden”**.

Heel opvallend is tenslotte dat de LVNL - waarvoor V&W verantwoordelijk is - geen bezwaar gemaakt heeft tegen de door Schiphol gevraagde intrekking van het bouwverbod. Het is nl. de LVNL die vanaf 1996 tot 2005 volgehouden heeft dat onze gebouwen tot **“desastreuze gevolgen”** zouden leiden. Opeens kon en mocht ook van de LVNL wél op de Aalsmeerbaan geland worden, zonder dat er ook maar iets van ons plan gewijzigd is. Even opvallend is dat de LVNL geen bezwaar gemaakt heeft tegen de bebouwing naast de Aalsmeerbaan door Schiphol Real Estate, onze concurrent!

Conclusie

In het slepende conflict van het staatsbedrijf Schiphol, gesteund door 6 overheidsorganen m.a.w. de Staat der Nederlanden, tegen de onderneming Chipshol is er dus geen sprake van de **“Sterkte van het Recht”** maar integendeel van het **“recht van de Sterkste”**. De Staat der Nederlanden heeft dit onrecht laten bestaan en ondanks 6 verloren processen en alle correspondentie met de betrokken ministers en publicaties, niet ingegrepen. Zelfs niet toen nog geen maand vóór het slotpleidooi de rechtbank Haarlem zich als 7e partij achter de luchthaven schaarde. Ik ga hier nader op in.

A. Normen en waarden: Worden deze wel nageleefd en bevorderd door de Staat der Nederlanden?

De rechtsstaat is in gevaar! Waardoor en door wie? De minister van Justitie heeft deze onheilspellende woorden uitgesproken ter gelegenheid van de nachtelijke beschieting van een rechtszaal. Nog erger is het als een Nederlandse rechtbank de rechtsstaat niet alleen in gevaar brengt, maar zelfs weloverwogen schendt en daarmee, ongehinderd door de Staat, kan doorgaan. Immers de minister van Justitie en de minister-president betogen in hun brieven aan mij van 19 maart jl. daartegen niets te kunnen doen: de rechters mogen hun gang gaan, zij zijn immers onafhankelijk. Machtsmisbruik wordt derhalve gelegaliseerd. Ik doel hierbij op de ongekende, zelfs ongehoorde vervanging van een gehele kamer van 3 sedert begin 2003 ingewerkte rechters door een ploeg nieuwe, partijdige rechters. Nog nooit vertoond in Nederland. En dat na 6 gewonnen rechtszaken, nota bene nog geen maand voor het slotpleidooi van de 7e, waarin de schade-uitkering aan Chipshol vastgesteld zou worden.

Met de 3 ingewerkte rechters zou het slotpleidooi een gelopen race (nou ja race, na 7 jaar procederen?) geworden zijn. Vervanging betekent immers wederom extra vertraging ten gunste van Schiphol en het gevaar van Schiphol goed gezinde rechters, zoals inderdaad gebleken is. Zie ik leeuwen en beren wat naleving van normen en waarden door de Staat betreft? Ook columnist Johan Schaberg stelt vast dat van naleving daarvan geen sprake is in zijn artikel in de NRC d.d. 30 september 2006 getiteld **“Schiphol en het dwingend nationaal belang”**. Daarbij heeft deze niet het volk op het oog maar de top van Balkenende II met name de uiterst bekwame minister van Financiën:

“Zalm's collega en baas Balkenende hadden het vroeger nogal vaak over normen en waarden. Als ik dan een minister van het land hoor spreken over dwingende nationale belangen ... In plaats daarvan komt Zalm met een bot dreigement, de vernietiging van een gemeenteraadsbesluit door de Kroon ... Balkenende kijkt toe en vraagt zich af hoe het toch komt dat de zeden in het land steeds grover worden. Zijn ministers, de meest zichtbare voorbeelden van het land, gedragen zich volgens de normen en waarden van de straat. Niet praten maar meppen.”

Hieraan hoef ik weinig toe te voegen. Slechts merk ik op dat Chipshol niet te maken heeft met jeugdbendes die de straat onveilig maken maar met een staatsbende die ons naar het leven staat. Wordt vervolgd.

Crans, Suisse, 16 mei 2007

Drs. J. Poot (82)
Oprichter Chipshol-Groep (1986)
en Eurowoningen (1960)

P.S. In 2 volgende advertenties komen aan de orde:
1. Het vervolg van Normen en Waarden, de Dialoog en de Oplossing.
2. De verzwakking van de positie van Schiphol onder zijn CEO van nr. 8 naar 13 in 2007, binnenkort 17? Schiphol kan zich geen conflict permitteren.

