

Drs J. Poot
Rue de Primeveres
Eagle du 14 App. 9
3963 Crans sur Sierre
Zwitserland

Correspondentieadres:
Chipshol Holding BV
Boeingavenue 250
1119 PZ Schiphol-Rijk
Telefoon: 020-653 5599

Gemeente Haarlemmermeer
College van Burgemeester & Wethouders
Postbus 147
2130 AC HOOFFDORP

**EEN GEWAARSCHUWD
MENS TELT VOOR TWEE**

Crans, 7 oktober 2005
Ref.: 12806/J/e

Geacht College,

In aansluiting op mijn brief aan uw College dd. 3 oktober jl. ontvangt u hierbij een afschrift van de brief van Prof Mr N.J.S. Koeman dd. 20 december 1993 (**bijlage 1**), dus bijna 12 jaar geleden, maar juist nu heel actueel. Daarin drukt hij zijn spijt uit door Schiphol tot aftreden gedwongen te zijn als advocaat van Chipshol: *"Kort geleden heeft de luchthaven hem kenbaar gemaakt dat het optreden van ons kantoor voor enerzijds Chipshol en anderzijds Schiphol als onverenigbaar wordt beschouwd."* Hem is *"mijn compagnon Mr R. Samkalden"* tevens plaatsvervangend rechter.

NB Uiteraard heb ik Koeman erop gewezen dat deze langer raadsman van Chipshol was dan Mr Samkalden van de luchthaven, dat Chipshol dus de eerste rechten kon laten gelden. Voorts dat wij reeds 30 jaar geleden prettig samengewerkt hadden bij de opstelling van een meerjarencontract van 1.500 woningen tussen Eurowoningen en de gemeente Renkum. Echter Niels bleek onvermurwbaar. Advocaten hebben mij destijds aangeraden hem en Stibbe voor de tuchtrechter te dagen maar dat heb ik vanwege onze jarenlange prettige relatie afgewezen. Thans word ik bijna daartoe gedwongen. Immers hoewel al zijn 9 verweren ter verdediging van het bouwverbod door de rechtbank vernietigd zijn, is deze als advocaat van de luchthaven daarna het werk van de schadecommissie gaan vertragen. Bij vonnis van 30 maart jl. had deze commissie 4 maanden gekregen voor een schaderapport maar is nu al maanden over tijd.

Vanzelfsprekend heb ik hem erop gewezen dat deze de belangen van Chipshol niet tegen de luchthaven maar tegen de provincie inzake de streekplanherziening behartigd had. Echter deze advocaat stelde van wel. De aap kwam uit de mouw. Koeman: *"Daarbij komt dat ik ook van u de indruk kreeg dat de luchthaven bij de streekplanherziening inderdaad als "tegenpartij" is aan te merken"*. Dus waarom moest Koeman opstappen? Welnu omdat deze in opdracht van Chipshol succesvol bezwaar gemaakt had tegen de aanleg van de A9, letterlijk bovenop Badhoevedorp, 11 meter hoog met 2 keer 4 banen.

NB Namens de Dorpsraad, waarvan Ineke Ebbers voorzitter en Martin Straatmeijer vice-voorzitter, trad de eveneens door Chipshol bezoldigde Mr P. Russell op.

Conclusie: De luchthaven eiste destijds de omlegging van de A9 dicht langs Badhoevedorp, onverschillig voor de grote nadelen voor de bewoners, a.h.w. bovenop hun lip met alle stank en lawaai van het drukke permanent irriterende verkeer.

Stelt de luchthaven thans wel de belangen van de bewoners voorop? Schiphol was destijds zo verbolgen dat dit de omlegging sindsdien verhinderd heeft tegen de belangen van de bewoners in, gelet ook op de uitspraak hierover van Groen Linkse Ineke Ebbers. Uw gemeente heeft de luchthaven daarin gesteund, althans gevolgd door in strijd met uw verplichting geen bestemmingsplan vast te stellen. Vraag is het nu anders, heeft de luchthaven zich thans bekeerd? In mijn voorgaande brief heb ik al de vraag gesteld of u de luchthaven kunt vertrouwen. Thans vraag ik u: *“Kunt u V&W, naast de staatssecretaris, de minister vertrouwen”*. Mevrouw Peijs heeft immers geen onbevlekt blazoen. Zoals bekend heeft deze bewindsvrouw geld van de EU aanvankelijk in haar eigen zak gestoken. Hoe noemt men zoiets? Nadat dit ontdekt is en in perspublicaties onder de aandacht gebracht, heeft mevrouw Peijs voormalig lid Europese Parlement weliswaar dit geld teruggestort, maar niet vrijwillig noch tijdig. En dat betekent niet dat men thans deze minister wel kan vertrouwen.

Evenmin strekt het tot aanbeveling dat haar echtgenoot de heer R. Platschorre, voorzitter is van de Nederlandse Cement Branchevereniging VNC, welke beboet is door NMA vanwege kartelafspraken. Bovendien heeft onlangs de FIOD een onderzoek gestart naar fraude in de betonindustrie, waarbij NCD in Nieuwegein betrokken is, een van de grootste bedrijven in deze branche. Daarvan was haar echtgenoot jarenlang president commissaris.

NB In de USA – het Walhalla van het kapitalisme - is het onmogelijk om Secretary of State te worden, als men als ondernemer met directe dan wel indirecte belangen in een bedrijfstak, daarover beslissingen zou moeten nemen. De kritiek op Minister Veerman bleek een storm in een glas water. Het ging om de vraag of deze zijn handtekening onder een jaarrekening van zijn onderneming in Frankrijk had mogen zetten. Eigenlijk had de vraag moeten worden gesteld of deze ongetwijfeld bekwame Minister van Landbouw, als landbouwer geen conflict of interest heeft. Immers het beleid van zowel de EU als van Nederland is afbraak van de landbouwsubsidies. Als landbouwer heeft deze Minister er echter belang bij dat dit voorlopig niet gebeurt en dat is dan ook de stand van zaken. Veelbetekenend is dat de affaire Veerman aan de orde gesteld moest worden door de Wallstreet Journal. Het is toch volstrekt duidelijk dat bijvoorbeeld ik niet Minister van V&W kan zijn en gelijktijdig grootaandeelhouder van Chipshol, evenmin Minister van VROM en gelijktijdig grootaandeelhouder van Eurowoningen. Het is dan

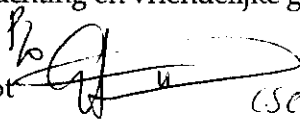
ook niet voldoende c.q. afdoende de handtekening onder de jaarrekening van je onderneming te laten zetten door een bevriende onderhorige advocaat "*Wiens brood men eet, diens taal men spreekt*". De Minister President predikt van de daken dat de bevolking zich moet houden aan **normen en waarden**. Gelden deze niet voor de regering en voor hem in de eerste plaats? In elk geval heeft de Minister President niet ingegrepen bij 2 CDA Ministers. Evenmin geeft Balkenende het voorbeeld bij het beantwoorden van brieven en nota's over Schiphol zodat o.a. de Minister van V&W rustig in gebreke kan blijven en na meer dan een jaar zwijgen de staatssecretaris eerst na mijn brief aan H.M. de Koningin mij op 4 mei jl. schrijft. "*Graag reageer ik mede namens het Ministerie van Financiën op uw brieven over het Groenenberg-terrein. Het betreft de reactie op een viertal brieven die u heeft gericht aan de Minister van Financiën. Om te beginnen zal ik mij excuseren voor de verlate beantwoording van uw brieven. In uw brief van 14 januari 2005 stelt u de uitspraak van de rechtbank Haarlem van 12 januari 2005 aan de orde. (Opmerking: dit betreft de veroordeling van de luchthaven tot vergoeding van alle schade wegens oplegging bouwverbod van schadeclaim € 97,2 exclusief wettelijke rente € 100 miljoen, toch niet onbelangrijk met name omdat de luchthaven V&W daarvoor aanspreekt. Overigens waren ook brieven aan V&W niet beantwoord.)*"

Helaas moet ik duidelijk zeggen waarop het staat. Een gewaarschuwd mens telt voor twee. Minder sympathiek vond ik "*Een ezel stoot zich in het gemeen niet 2 keer aan dezelfde steen*". Hoeveel keer heb ik Haarlemmermeer al niet gewaarschuwd? Chipshol kan niet meer volstaan met het winnen van procedures en het schrijven van vele nota's en brieven. Vandaar dat ik overweeg mijn jongste zoon, bedrijfsjurist bij KPN, aan te trekken teneinde de directeur van Chipshol te gaan assisteren bij nieuwe procedures. Aangezien 1) van hogerhand niet wordt ingegrepen, 2) wantoestanden getolereerd worden ondanks normen en waarden, ten koste van het algemeen belang, 3) regeren in Nederland niet vooruitzien is maar achteruitzien via parlementaire enquêtes – overigens zonder maatregelen –, 4) wantoestanden na door de buitenlandse pers aan de orde gesteld te zijn slechts tot halfslachtige maatregelen leiden heeft Chipshol zich genoodzaakt gezien een website www.schipholwanbeleid.nl te starten.

Ik overweeg mijn brieven aan u van heden en 3 oktober jl. te doen toezenden aan de Eerste en de Tweede Kamer. Een afschrift van mijn brief aan de fracties en commissies daarvan van 6 oktober jl. gaat hierbij zonder de bijlagen (**bijlage 2**).

Met hoogachting en vriendelijke groet,

Drs J. Poot



(see.)

Bijlagen: 2

Afschrift van mijn brief gaat aan de Raad en Dorpsraad Badhoevedorp.

Stibbe Simont Monahan Duhot

Datum	: 22/12/93
Actievoor:	JP
Actievoor:	Amw/PP/DCK
Actievoor:	Jy

10.443

Chipshol Forward N.V.
t.a.v. de heer Drs J. Poot
Chipshol Park
Boeing Avenue 222
1119 PN SCHIPHOL-RIJK

Nr.:	21028				
D.d.:					
Actievoor:					
Actievoor:					
Kopie:					
Archief:					
Referentie Reference	NK/vb-115607.011	Doorkiest nummer Direct-direct number	5 460 186	Datum Date	20 december 1993
			fax 5 460 710		

Geachte heer Poot,

Inzake: streekplanherziening

Bij deze moet ik Uw aandacht vragen voor het navolgende.

In de afgelopen periode heb ik Chipshol N.V. terzijde gestaan bij de bezwaren van Chipshol tegen de in voorbereiding zijnde streekplanherziening. Daarbij ben ik ervan uitgegaan dat die bezwaren zich richten tegen het Provinciaal bestuur van Noord-Holland, dat de streekplanherziening voorbereidt.

Mijn compagnon mr R. Samkalden staat reeds lang de N.V. Luchthaven Schiphol terzijde waar het gaat om de voor de toekomst geplande uitbreiding van de Luchthaven en de daarmee samenhangende bestuurlijke structuur. Kort geleden heeft de Luchthaven hem kenbaar gemaakt dat het optreden van ons kantoor voor enerzijds Chipshol en anderzijds Schiphol als onverenigbaar wordt beschouwd. Ik laat onbesproken de vraag of hier inderdaad sprake is van conflicterende belangen. Beslissend is dat kennelijk één der partijen een conflicterend belang aanwezig acht. Daarbij komt, dat ik in de laatste weken, meer dan tevoren, ook van U de indruk kreeg dat de Luchthaven bij de streekplanherziening inderdaad als "tegenpartij" is aan te merken.

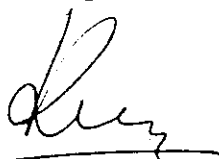
Het geheel overziende meen ik niet anders te kunnen doen dan te besluiten om niet langer als raadsman van Chipshol op te treden met betrekking tot de streekplanherziening. Ik meld U dit op dit moment, zodat U ruimschoots de gelegenheid hebt desgewenst een andere raadsman te raadplegen voordat medio januari het ontwerp-streekplan formeel ter inzage wordt gelegd.

Stibbe Simont Monahan Duhot

- 2 -

Het spijt mij U het vorenstaande te moeten berichten. Ik heb U met genoegen terzijde gestaan.

Met vriendelijke groet,
hoogachtend

A handwritten signature in cursive script, appearing to read 'N.S.J. Koeman', written over a horizontal line.

N.S.J. Koeman

Drs J. Poot
Rue de Primeveres
Eagle du 14 App. 9
3963 Crans sur Sierre
Zwitserland

Correspondentieadres:
Chipshol Holding BV
Boeingavenue 250
1119 PZ Schiphol-Rijk
Telefoon: 020-653 5599

Aan de Eerste en Tweede Kamer Fracties

Aan de Commissies Economische Zaken, Financien, Justitie, V&W en VROM

Crans, 6 oktober 2005

Ref.: 12801/J/e

**THERE IS SOMETHING
ROTTEN IN THE STATE**

De rechtbank te Haarlem heeft bij vonnis van 12 januari 2005 Schiphol veroordeeld tot vergoeding van alle schade wegens oplegging van een bouwverbod op het Groenenbergterrein van Chipshol Holding BV (**bijlage 1**). Het staatsbedrijf Schiphol zet desondanks zijn manipulaties voort. Daarbij wordt dit zelfs gesteund door de rijksoverheid met name V&W. De Volkskrant van 11 juni 2005 schrijft hierover in **Stelselmatig tegengewerkt (bijlage 2)** *"Italiaanse toestanden? Het is erger dan dat. Hier in Nederland gebeurt alles open en bloot."* Schiphol en V&W zijn 2 handen op 1 buik. De Raadsleden van Haarlemmermeer gaan zelfs nog veder. Hiertoe verwijs ik naar 2 artikelen in het Haarlems Dagblad getiteld **Te veel handen op één buik (bijlage 3.a)** en **Chipshol systematisch gedwarsboemd (bijlage 3.b)**. Veelzeggend is *"Publieke organen ook de gemeente Haarlemmermeer laten zich inpakken door de luchtvaart"*. **There is something rotten in the State.**

Dat bij het staatsbedrijf sprake is van machtsmisbruik erkent de staatssecretaris in haar artikel in het FD van 22 juni 2005 onder de titel **Verkoop Schiphol geen uitverkoop**. De privatisering zou daartegen een probaat middel zijn, zou namelijk leiden tot *"voorkomen van misbruik machtspositie"*. Echter bij 51% participatie door het Rijk is en blijft Schiphol een staatsbedrijf. De vraag is gerechtigd of het machtsmisbruik zal af- of toenemen. Zouden de particuliere investeerders de Staat daarvan echt kunnen dan wel willen weerhouden? Hoe dan ook thans is in elk geval sprake van machtsmisbruik! Daarover kan geen misverstand bestaan.

Dat blijkt overduidelijk uit de oplegging van het bouwverbod op een bedrijvenpark op het Groenenbergterrein van Chipshol op 19 februari 2003. Duidelijk blijkt tevens dat daarbij sprake was van bedrog met een onterecht beroep op de verkeersveiligheid: het hoogste goed met als oogmerk angst inboezemen. De staatssecretaris heeft daarbij alle medewerking verleend door binnen 6 dagen een bouwverbod toe te zeggen tegen alle regels in zonder onderzoek. Ruim 2 jaar later is uit het onderzoek van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium dd. april 2005 vastgesteld dat er volstrekt geen sprake is van het in gevaar brengen van de vliegveiligheid door de bebouwing op het Groenenberg-terrein. Eerst voor 28 oktober a.s. dus bijna 3 jaar na oplegging van het bouwverbod heeft de staatssecretaris een hoorzitting aangekondigd om te oordelen over de rechtmatigheid van het

bouwverbod. Daarbij dreigt het gevaar dat de lijdensweg van het Groenenberg-terrein nog een tiental jaren zal worden verlengd.

NB Veelbetekenend is dat de luchthaven erin geslaagd is het schaderapport van de deskundigen maanden te vertragen. In een tweede vonnis van 30 maart jl. heeft de rechtbank bepaald dat binnen 4 maanden dit rapport zou moeten worden uitgebracht (**bijlage 4**). Chipshol had om 6 maanden verzocht. De rechtbank heeft dus haast. Het ziet er echter naar uit dat niet vóór december a.s. dit schaderapport zal worden uitgebracht dat wil zeggen bijna 3 jaar na de onterechte oplegging van het bouwverbod, gepaard gaande met bedrog. Daarbij komt dat Schiphol verhinderen wil dat de schade van Chipshol – raming Chipshol ca. € 100 miljoen excl. 3 jaar wettelijk rente ca. € 15 miljoen – bekend wordt vóór de zitting van 25 oktober a.s. inzake de tuchtklacht van SOBI tegen PWC wegens goedkeuring van het jaarbericht 2004 van Schiphol. Daarin worden slechts schadeclaims tot een fractie daarvan namelijk € 10 miljoen – waaronder die van Chipshol als onderdeel – verantwoord. Veelbetekenend is verder dat ook in het rapport van Banque Lazard, waarin beursgang geadviseerd wordt, geen schadeclaims c.q. cijfers vermeld staan.

Gelet op de voortgezette verdragingsacties heeft Chipshol besloten haar advocaat om intrekking van het bouwverbod te laten verzoeken op 26 september jl. (**bijlage 5**).

Waarom deze tegenwerking van Schiphol? Ik noem er drie:

1. Arrogantie van de macht van monopolist/staatsbedrijf Schiphol.
2. Doorgedrukte 5^e baan is mislukking geworden. Niet Schiphol maar Chipshol heeft 10 jaar later gelijk gekregen met advertentie daartegen, één pagina groot in de Volkskrant, welke hierbij gaat (**bijlage 6**). De volksvertegenwoordiging heeft 10 jaar geleden de 5^e in feite 6^e baan zonder slag of stoot geslikt, als Phyrus overwinning door mij betiteld.
3. De luchthaven is onroerend goed bedrijf geworden en is er mede gelet op 2 op uit de concurrentie, althans zijn grootste concurrent kapot te maken.

NB Dat zou wellicht gelukt zijn zonder een onafhankelijke rechter. In Nederland heersen er daarvan uitgaande weliswaar geen Russische toestanden, maar er is wel veel gelijkenis met Yukos, overgenomen door het Staatsbedrijf Gazprom.

Tenslotte: meen ik gerechtigd te zijn u om actie te verzoeken aangezien ik – als deskundige gelijkkrijgend - steeds het algemeen belang vooropgesteld heb, ten koste van mijn zaken- en privé belang. Welke ondernemer heeft het gewaagd in te gaan tegen een monopolist/staatsbedrijf? Na deze advertentie was ik 5 jaar buitenspel en is de grondpositie van Chipshol ingekrompen van 600 ha. tot 150 ha. en zijn er vele miljoenen aan adviseurs uitgegeven, zonder dat daar inkomsten uit ontwikkeling tegenover stonden. Welke onderneming houdt dit financieel vol?

NB Het is overigens een illusie van Schiphol en V&W dat Chipshol eigenaar van 150 ha. – schuldvrij, zonder hypotheek – in de meest waardevolle potentiële business parken kapot kan maken. Afgezien daarvan kan Schiphol zonder medewerking van Chipshol ten zuiden van Badhoevedorp geen airport city ontwikkelen. Overigens reeds 15 jaar tegengehouden door Schiphol, dat thans door aankoop van 150 ha. in dit gebied a.h.w. staat te trappelen om een airport city te ontwikkelen: uiterst belangrijk voor de participatie van beleggers in de voorgenomen privatisering van Schiphol als onroerendgoed bedrijf. Wel betekent dit bestending van de conflictsituatie – een soort 80 jarige oorlog – rondom Schiphol, een van de twee economische motoren van Nederland. Kan onze economie zich dit veroorloven?

Welke ondernemer houdt dit psychisch vol? Ik ben nu 81. Wie richt er 62 jaar oud nog een succesvolle (zie mijn CV, **bijlage 7**) onderneming (de derde) als de Chipshol-groep op (31 oktober 1986)? Chipshol is gebiedsontwikkelaar, wil aan de slag, is geen advocatenkantoor. Desondanks heeft Chipshol steeds de eindoverwinning behaald, niet alleen tegen de overheid na 3 veroordelingen wegens onrechtmatig handelen door de Raad van State en 2 door de rechtbank Haarlem welke u desgewenst toegezonden kunnen worden. Ook tegen accountants, niet alleen KPMG, dat wijselijk onlangs een minnelijke schikking getroffen heeft. De luchthaven blijft echter halsstarrig. Is het in het algemeen belang dat in het belangrijkste gebied van Nederland door Schiphol – economische motor met Europoort - het conflict wordt gezocht en verdere escalatie dreigt? Dat deze miljarden verspilling aan overbodige startbanen, verkeerswegen en geluidsisolatie van woningen – tuinen kunnen niet geïsoleerd worden – ten koste gaat van belastingbetaler, nationale welvaart, welzijn van de bewoners en, de planologie van de Randstad, anders gezegd van grond- en kapitaalverspilling van de meest waardevolle gronden in de overvolle Randstad van het dichtstbevolkte land in Europa? Nogmaals is dat in het nationaal belang? Ik kan mij niet voorstellen dat de volksvertegenwoordiging zich zonder gedegen onderzoek en voorlichting mede gelet op de “tegenvallers” als **Betuwe- en Hoge Snelheidslijn** zich laat overtuigen door V&W en Schiphol van de urgentie van privatisering en steeds meer startbanen. Doelstelling moet immers zijn de start van banen, van werkgelegenheid. Daarover krijgt u binnenkort nog 2 nota’s waarin o.a. mijn beoordeling van het advies “*Vluchten kan niet meer*”.

Hoogachtend,

 (J.P.O.)

Drs J. Poot

Bijlagen