

OPEN BRIEF AAN MINISTER-PRESIDENT RUTTE

Na verkwanseling KLM: nu Schiphol aan de beurt?

Oordeel over Balkenende pakt positief uit luidt het FD-commentaar van 31 december 2010. Terecht stelt het FD: *"Balkenende moest in 2003 Jan en alleman ervan overtuigen dat de Nederlandse concurrentiepositie in gevaar was en dat hard moest worden ingegrepen in de loonontwikkeling en in de sociale zekerheid."* Inderdaad is dat zijn verdienste. Zo gezien is het des te meer te betreuren dat onze toenmalige Minister-President (de Staat als grootaandeelhouder van Schiphol) CEO Cerfontaine gesteund heeft in zijn fatale conflictpolicy tegen Chipshol. Onder diens bewind is Schiphol van luchthaven nr. 8 tot nr. 14 ter wereld afgezakt en De Gaulle gestegen van nr. 7 tot nr. 5. Balkenende heeft als MP geen enkele aandacht willen schenken aan mijn 5 rapporten over de luchthaven zoals **Schiphol luchthaven nr. 1** van 1989 noch aan mijn brieven, de eerste reeds van 6 september 2002. Zelfs heeft hij geweigerd mij te woord te staan terwijl vriend en vijand onder de indruk zijn van mijn trackrecord (zie mijn boek **Final Call**). Mede door deze conflictpolicy, gesteund door de Staat, is Schiphol geen economische motor geworden en steeds verder afgezakt.

Voor Schiphol is de KLM, die als dominating airline de luchthaven gemaakt heeft, van levensbelang. Daar wees ik Balkenende op in mijn brief van 23 september 2003 (Final Call pag. 156), als waarschuwing tegen de mogelijke overname van de solide KLM door Air France. Tevergeefs. Opvallend is de onverantwoord lage overnameprijs van € 780 miljoen, nog geen kwart van de werkelijke waarde. Dat wil zeggen € 2,5 miljard te weinig, nota bene tijdens de hoogconjunctuur. Daarentegen heeft Berlusconi gevochten voor zijn failliete Alitalia en een half miljard euro meer uit het vuur gesleept. En dat op het dieptepunt van de financiële recessie.

Waarom is Balkenende met de uitverkoop van KLM akkoord gegaan?

NB. Een parlementaire enquête over deze verkwanseling is geboden, zelfs urgent. Mede omdat het gevaar dreigt dat Schiphol binnenkort eveneens voor een habbekrats overgenomen zal worden door Aeroports de Paris. AdP heeft reeds een belang van 8% in Schiphol genomen voor een bedrag van € 350 miljoen. Overname van Schiphol zou AdP 12,5 keer dit bedrag gaan kosten: ca. € 4,4 miljard, d.w.z. ruim 5 keer zoveel als Air France voor KLM betaald heeft.

Zo gezien heeft AdP er alle belang bij dat de overnameprijs van Schiphol sterk gedrukt wordt. Hoe? Welnu heel eenvoudig: door niet alleen het conflict met Chipshol te bestendigen, maar zelfs te

verheven. Het probate middel daartoe is de reservering van de 2e Kaagbaan. De reservering sinds 2002 van die overbodige baan liep in 2008 af waarna toenmalig minister Eurlings heel vergaand opnieuw wilde reserveren tot na 2020. Wat zit daar achter?

Het betekent immers totale lamlegging van de bouw op Schiphol-Rijk ten koste van de werkgelegenheid. Niet alleen ten nadele van Chipshol om haar businessparken te realiseren. Tevens worden ca. 20 van de in Schiphol-Rijk gevestigde bedrijven met sloop bedreigd in hun bestaan en overwogen zelfs uit Schiphol-Rijk te vertrekken. Microsoft heeft dat reeds gedaan en 2 van haar kantoren in ons businesspark verlaten. De advocaat van de bedrijvencoöperatie Park Schiphol-Rijk, mr. R.M. Rensing heeft Eurlings in een brief d.d. 24 september 2009 een claim van € 1 miljard in het vooruitzicht gesteld. Bovendien erop gewezen dat het ministeriële voornemen om een Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) af te kondigen in strijd is met het beginsel van behoorlijk bestuur.

Het FD van 12 oktober 2009 is daarop uitvoerig ingegaan in zijn artikel **Claims tegen uitbreiding Schiphol**. Eurlings heeft het daarna niet aangedurfd deze maatregel door te zetten. Echter zijn opvolgster, superminister van V&W en VROM mevrouw Schultz van Haegen staat op het punt de AMvB wel af te kondigen. Eerder heeft Chipshol met haar als staatssecretaris van V&W kennisgemaakt bij de oplegging van een onterecht bouwverbod op 19 februari 2003 (nog nooit vertoond!) op één van onze businessparken in Schiphol-Rijk, het Groenenbergterrein, dat daardoor niet van de grond gekomen is. Daarbij heeft zij Schiphol-CEO Cerfontaine zelfs tot spoed gemaand in haar brief van 9 januari 2003: *"Gelet op het feit dat de bevoegdheid tot het opleggen van het verbod na 19 februari 2003 ... is er enige spoed aanwezig."*

Dit bouwverbod berustte echter op bedrog. Immers onmiddellijk na de veroordeling van de luchthaven tot vergoeding van alle schade aan Chipshol, bij vonnis van 10 januari 2005, verzocht Schiphol weer om intrekking daarvan. Hoewel zowel Schiphol als de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) (rechtstreeks onder V&W!) telkenmale beweerden dat onze bebouwing naast de Aalsmeerbaan "**desastreuze gevolgen voor de bereikbaarheid van Schiphol**" zou hebben, bleek dat uit de lucht gegrepen. Desondanks geen mea culpa van Schiphol, V&W en LVNL. Integendeel, de 3 rechters Monster c.s., die Schiphol veroordeeld hadden tot vergoeding van alle schade, werden afgehaald van de slotprocedure op 15 januari 2007 waarin de schade vastgesteld zou worden, ook nog nooit vertoond. Zij waren

4 jaar ingewerkt en werden vervangen door 3 ondeskundige, niet-ingewerkte Schiphol-partijdige rechters Ruitinga c.s. Deze handhaafden weliswaar de schadeplichtigheid maar veroordeelden Schiphol tot een schadevergoeding van slechts € 16 miljoen d.w.z. € 80 miljoen lager dan de werkelijke schade.

NB. Begin 2011 zullen daarover 4 rechters (onder wie Monster en Ruitinga) onder ede door Chipshol verhoord worden.

Gelet op haar foute besluit in 2003 om als staatssecretaris het schadelijke bouwverbod af te kondigen, heb ik erop vertrouwd dat zij als superminister van V&W en VROM inmiddels van haar fout(en) geleerd zou hebben. Niets is minder waar. Haar recente benoeming van Cerfontaine tot president-commissaris van de LVNL deed al het ergste vrezen. En nu wil Schultz van Haegen bovendien de volstrekt overbodige 2e Kaagbaan via een AMvB reserveren, ten nadele van Schiphol zelf, de werkgelegenheid en de belastingbetaler. De val van Schiphol, te wijten aan dit ongelukkige duo, zal dan niet meer te stuiten zijn. Cerfontaine heeft ondanks mijn advertentie in 1995 **Extra startbaan of start van extra banen** tegen de aanleg van de Polderbaan, deze zgn. 5e maar in werkelijkheid 6e baan doorgedrukt. De mislukking daarvan heeft hij zelf moeten toegeven, verwijzend naar meer hinder voor bewoners en nauwelijks toename van capaciteit. Desondanks eiste deze **toebman** nog een 7e baan, de zgn. 2e Kaagbaan. Daarmee zou Schiphol komen tot het hoogste aantal startbanen ter wereld, tezamen met O'Hare Chicago. O'Hare was met 6 banen tot 2000 nr. 1 ter wereld (72 miljoen passagiers), maar werd toen overvleugeld door Atlanta Airport met 80 miljoen. O'Hare legde daarna een 7e baan aan. Echter het aantal passagiers daalde daarna tot 64 miljoen (2009), terwijl Atlanta groeide naar 88 miljoen passagiers. Hoe dat mogelijk is? Welnu, Atlanta heeft een parallel banenstelsel, terwijl O'Hare een inefficiënt tangentieel stelsel heeft. Net als Schiphol. Reeds in mijn rapport **Atlanta Airport: voorbeeld voor Schiphol?** heb ik daar 23 jaar geleden met nadruk op gewezen. Schiphol is desondanks O'Hare blijven nadoen met dezelfde gevolgen en houdt aan dit verkeerde beleid halsstarrig vast. Op 6 tangentieële banen vervoerde Schiphol in 2009 slechts 44 miljoen passagiers, terwijl Heathrow op 2 evenwijdige banen 66 miljoen passagiers verwerkte.

NB. Hoe is het in hemelsnaam mogelijk dat Schiphol desondanks nog een 7e baan wil? De nieuwe conservatieve liberale regering Cameron heeft onlangs de voorgenomen 3e baan van Heathrow gecancelled! MP Rutte: neem een voorbeeld aan Cameron!

Dubai, 20 jaar geleden nog een zandbak, heeft Atlanta wél nagevolgd en verwerkte in 2010 met slechts 2 evenwijdige banen al 46 miljoen passagiers en heeft daarmee Schiphol overvleugeld dat over 6 banen beschikt. Dubai wil 5 evenwijdige banen aanleggen teneinde 110 miljoen passagiers te verwerken net als Atlanta. MP Rutte: volg de economische motoren Atlanta en Dubai na, niét O'Hare!

NB. Tegen Schiphol is dit aan dovemansoren gericht, getuige mijn **Final Call** d.d. oktober 2008 en talloze advertenties, zoals **Extra startbaan of start van extra banen** (juni 1995), **Schiphol: extra startbaan of start van extra banen I en II** (februari 2008), **Schiphol: van mainport tot regionale luchthaven I en II** (april 2009) en **Schiphol minder waard door (reservering) 2e Kaagbaan!** (januari 2010).

Chipshol heeft al vanaf haar oprichting op 31 oktober 1986 getuige haar naam betoogd dat Schiphol zich moet concentreren op de aantrekking van high-tech bedrijven, die weinig grond nodig hebben (250 werknemers per ha. op de Maasvlakte 8), veel vennootschaps- en inkomstenbelasting opleveren en niet te vergeten veel werkgelegenheid. En dat het bedrijven niet moet weggagen door steeds meer overbodige startbanen aan te leggen en te reserveren. De nieuwe regering wil € 18 miljard gaan bezuinigen. Daarmee win je geen kiezers. Wel met belastingverlaging dankzij high-tech bedrijven en nauwelijks werkloosheid. Schiphol moet het echt hebben van samenwerking, alle zeilen moeten worden bijgezet.

In het vertrouwen op een beter beleid dan dat van uw voorganger, draag ik deze brief op aan u, minister-president Rutte. De meerderheid van onze bevolking heeft immers hoge verwachtingen van de regering Rutte-Verhagen.

Elsevier citeerde u op 18 december 2010: *"We hanteren vanaf dag 1 een cultuur van aanpakken... Pats! Pats! Pats! Je moet lef hebben. Dit is een kabinet dat scherp weet wat het wil!"* Heb lef, Minister-President. Dit is nu zo'n moeilijk dossier dat u hebt beloofd niet te zullen mijden. Laat het niet liggen.

Crans, 31 januari 2011



Drs. J. Poot (13 augustus 1924)
Oprichter Chipshol,
Eurowoningen en Eurohome France

Reageer op deze
advertentie en bestel
gratis de boeken
van Drs. J. Poot op
schipholwanbeleid.nl

