

COMMISSIE VRIESMAN: VEEL KRITIEK OP SCHIPHOL EN OVERHEDEN JP: Eurlings verhindert oplossing conflict

Donderdag 29 januari presenteert de Commissie Vriesman haar rapport met veel kritiek op Schiphol en de overheid aan de Ministers van V&W en VROM in Nieuwspoort. Inleiding: "Op 23 januari 2008 discussieerde Minister Eurlings met de Tweede Kamer over het Groenenbergerterrein, dat aanleiding is geweest voor spanningen tussen de luchthaven, overheden en de particuliere grondeigenaar en ontwikkelaar Chipshol. De discussie bracht de minister tot de toezegging dat een onafhankelijke commissie zou adviseren over de relatie tussen luchthavens en de ruimtelijke en economische ontwikkeling, in bredere zin en toekomstgericht. Samen met zijn collega Minister Cramer heeft hij via een besluit van 13 juni 2008 de instelling van de Commissie Ruimtelijk Ontwikkeling Luchthavens (CROL) bekend gemaakt".

1. Opmerkelijk is dat het CROL-rapport – hoe onthullend ook – spreekt over "spanningen" maar niet ingaat op de oorzaken en achtergronden van het conflict Schiphol/Chipshol.

N.B. Een grote omissie, door het verbod van Minister Eurlings om op de historie in te gaan. CROL mocht dus niet bijdragen aan de oplossing van het conflict.

In feite is nl. sprake van een grondoorlog tussen staatsbedrijf Schiphol, niet als luchthaven maar als onroerendgoedbedrijf, tegen de succesvolle, en enige particuliere concurrent, gebiedsontwikkelaar Chipshol. Deze grondoorlog is ontbrand in de jaren '90 nadat ik een paginagrote advertentie plaatste in de Volkskrant tegen de aanleg van de overbodige Polderbaan. Chipshol bezat toen rond de terminal 600 ha. grond op strategische locaties. Schiphol zelf had nog geen meter! In 2005 waren de rollen omgekeerd: toen had Schiphol Real Estate meer grond (250 ha.) dan Chipshol (slechts 150 ha., zij het zonder hypotheek).

N.B. Het aandeel Aviation in het resultaat van de luchthaven neemt al jaren af: slechts 23% in 2007, terwijl Real Estate volgens CROL steeg naar 41%. Geen wonder: Schiphol c.s. hebben Chipshol de laatste 15 jaar stilgelegd, o.a. via een onterecht bouwverbod op ons Groenenbergerterrein en met enorme beslagleggingen.

Dat is Schiphol gelukt door medewerking van 2 belangrijke partijen: haar accountant en de rechterlijke macht:

- Het begon toen Coopers (thans PWC), destijds accountant zowel van Schiphol als Chipshol, koos voor haar belangrijkste cliënt (FD, juni 1993: COOPERS BREEKT RELATIE MET CHIPSHOL AF).

Coopers c.q. topman Van Luyk (later opgevolgd door Nijhuis, nu CEO van Schiphol) is hiervoor 2 keer ook in hoger beroep getuigd, maar het kwaad was geschied.

- Rechter Westenberg heeft, door een bizar kortgedingvonnis in 1996 met dwangsommen tot wel 300 miljoen, Chipshol eigenlijk ter dood veroordeeld. Dat vonnis zou voltrokken zijn als het niet 2 keer in hoger beroep (1999/2000) vernietigd was. Lees hierover mijn boek Grondoorlog.

N.B. Welke onderneming kan 15 jaar stilstand financieel overleven? Welke ondernemer houdt dit fysiek en psychisch vol, 84 jaar oud? De luchthaven zou na 2 jaar zonder passagiers en vracht al kapot zijn!

2. Behalve dat de historie van het conflict niet is weergegeven, geeft het rapport ook een niet waarheidsgetrouwe beschrijving van de werkelijkheid. Ik citeer: "Het is dan ook niet verrassend dat we weinig terugzien van de institutionele succesfactoren voor gebiedsontwikkeling (paragraaf 1.5). Er is geen enkele partij die inspirerend en risicodragend leiderschap toont in de beoogde gebiedsontwikkelingen, met inlevingsvermogen en gevoel voor urgentie. Schiphol heeft veel kwaliteiten in huis, maar communicatie met andere betrokkenen is niet het sterkste punt van het bedrijf. Noord-Holland heeft ambities en speelt een centrale rol in de regionale BRS en BFS, maar uit interviews blijkt niet dat alle partijen deze als leider bij gebiedsontwikkeling erkennen. En van Amsterdam gaat wel veel energie uit richting de Metropoolregio Amsterdam, maar relatief weinig richting Schiphol, dat op Haarlemmermeers grondgebied ligt."

Belangrijk en heel principiële, dit citaat gaat niet op voor Chipshol! Omdat staatsbedrijf Schiphol in gebreke bleef moest het particuliere Chipshol het voortouw nemen:

- a. Ik begon al in 1987 met persoonlijk onderzoek van 20 internationale mainports. Daarover heb ik baanbrekende rapporten gepubliceerd in het belang van Schiphol;
- b. Airport City Badhoevedorp, gelanceerd in 1989/90;
- c. TAXI 2000, een duurzaam vervoersysteem, al in 1991 gepresenteerd aan Schiphol, V&W, Eerste en Tweede Kamer, Provincie, gemeenten;
- d. Park-Rijk, het eerste echte businesspark op het Europese vasteland gerealiseerd, gebaseerd op succesvolle modelprojecten van mijn hand, zoals Parkstad Leusden en het Franse skistation Valmorel.

Dit alles heb ik beschreven in mijn recente boek Final Call, zoals bij CROL, Schiphol en alle overheden bekend. Had CROL deze werkelijkheid mogen vermelden, zou een eind aan dit eindeloze, heilloze conflict gekomen zijn. Thans dreigt het juist te verhevigen. Een gemiste kans voor CROL.

3. Waarom deze harde feiten niet vermeld? Waarom niet de broodnodige samenwerking van Schiphol met Chipshol aanbevolen aan Minister Eurlings? Welnu, omdat dit niet in zijn kraam te pas komt! Eurlings heeft CROL geen ruimte baan voor een oplossing gegeven. Als hij wel uit was op samenwerking, had hij de door hem toegezegde bebouwing van het Groenenbergerterrein terstond mogelijk gemaakt. In plaats hiervan heeft hij nieuwe hinderpalen opgericht, zoals reservering van de 2e Kaagbaan tot na 2020: bebouwing tenminste 12 jaar van de baan!

N.B. De stillegging betreft niet alleen het Groenenbergerterrein. Dit logistieke terrein is zowel kwalitatief als kwantitatief (100.000 m² bvo) het minst belangrijke van onze 3 verhinderde businessparken. Ook Chipshol Park nr. 2 (150.000 m² bvo) wordt door reservering van de 2e Kaagbaan onmogelijk. Tenslotte Airport City Badhoevedorp (2.000.000 m² bvo). Deze minister wil opzettelijk, al of niet gestuurd door zijn ambtelijke top, Chipshol uithongeren c.q. financieel kapot maken en speelt op tijd ("hier leit Poot, hij is dood"). Deze vertragingstactiek heeft Balkenende als CDA-kamerlid in 2000 nog veroordeeld. Niemand minder dan staatsraad Mr W. van den Brink noemde het één-tweetje tussen V&W en Schiphol een 'duivels plan' (zie mijn advertentie in NRC en HD van 19 januari jl.). Helaas heeft de nieuwe CEO van Schiphol hier geen afstand van genomen, en is hij niet ingegaan op mijn persoonlijke oproep in mijn boek Final Call. Integendeel, deze voormalige topman van PricewaterhouseCoopers heeft mijn zoon en mij 'een stelletje criminelen' genoemd. Echter niet wij zijn veroordeeld, maar zijn vriend Van Luyk van Coopers.

Gelet op het bovenstaande doe ik een oproep aan de volksvertegenwoordiging en de pers voor een constructief Schipholbeleid gebaseerd op echte samenwerking, met als doel: Schiphol luchthaven nr. 1 in de EU!

Crans, 26 januari 2009



Drs. J. Poot (84)
Oprichter Chipshol-Groep (1986)
en Eurowoningen (1960)

correspondentieadres:

Boeing Avenue 250, 1119 PZ Schiphol-Rijk. jp@visionplaza.nl

