

NMA ZIENDE BLIND EN HORENDE DOOF

Fontein, opvolger Kalbfleisch, geen waakhond maar zielig keffertje

Stel dat Bill Clinton zijn historische woorden ("I did not have sex with that woman") iets anders had gekozen: "Ik heb inderdaad seks met deze vrouw gehad, maar niet met de bedoeling om Hillary te bedriegen." In het NMa-rapport dat Schiphol vrijpleit van misbruik van haar machtspositie in de grondoorlog met Chipshol, schrijft plv. NMa-directeur Aad Kleijweg iets soortgelijks: "Dat Schiphol overheidsbesluiten heeft beïnvloed, wordt door haar niet ontkend, [maar] er zijn geen aanwijzingen dat het Schiphol daarbij te doen was om Chipshol uit te sluiten als vastgoedconcurrent." In een persbericht d.d 20 augustus jl. concludeert de NMa: "De klacht die gebiedsontwikkelaar Chipshol hierover bij de NMa heeft ingediend wordt na uitgebreid onderzoek afgewezen."

Haarlems Dagblad schreef: "Volgens de NMa is wel komen vast te staan dat Schiphol 'acties heeft ondernomen om te voorkomen dat Chipshol het Groenenbergerrein zou bebouwen', maar heeft de NMa: "geen concrete aanwijzingen gevonden dat de acties van Schiphol slechts bedoeld waren om Chipshol als concurrent op de luchthavengebonden vastgoedmarkt dwars te zitten." Het woord 'slechts' spreekt boekdelen.

Heeft de NMa 'uitgebreid onderzoek' gedaan? Men heeft wel uitvoerig gesproken met veel van onze tegenstanders, maar niet eens de moeite genomen ons als gedupeerden zelf te horen. Een door ons voorgesteld bezoek aan Chipshol Park werd geweigerd. De NMa verkoos de ivoren toren en heel veel onnodig papierwerk boven een oprecht onderzoek. Gevolg: men maakt inhoudelijk vele missers. En mist blijkbaar inhoud. De NMa negeert evidente feiten zoals:

- **het bouwverbod op ons Groenenbergerrein;** in 2003 opgelegd door de toenmalige staatssecretaris van Verkeer & Waterstaat, mw. Schultz van Haegen, thans minister van Infrastructuur & Milieu (samenvoeging van V&W en VROM, een machtsconcentratie). Zij deed dit op verzoek van Schiphol-CEO Cerfontaine, die op zijn wenken werd bediend.
- **uit de lucht gegrepen beweringen van de Luchtverkeersleiding (LVNL);** toenmalig LVNL-directeur Kroese hielp Cerfontaine en schreef de staatssecretaris: "Realisering van het bouwplan zal door de ligging en hoogte ervan desastreuze gevolgen hebben voor de bereikbaarheid van Schiphol." (onderstrepingen JP) Een uit de lucht gegrepen bewering waarvoor de LVNL onlangs door de Hoge Raad is veroordeeld wegens onrechtmatig handelen.
- **de veroordeling van Schiphol** tot vergoeding van alle schade wegens oplegging van het onterechte bouwverbod; de verantwoordelijke, 4 jaar ingewerkte rechter Monster (die Schiphol doorhad) en zijn 2 collegae werden 2 jaar later -3 weken voor de slotzitting waarin de hoogte van de schadevergoeding zou worden bepaald- plotseling vervangen waarna de niet-ingewerkte, partijdige rechter Ruitinga onze schadeclaim van € 97 miljoen met € 80 miljoen verlaagde.
- **het schaderapport van rechtbankdeskundige ir. Toornend** waarop Ruitinga zich baseerde; het Gerechtshof Amsterdam had Toornend, adviseur van Schiphol (!), als deskundige niet acceptabel geacht. Niettemin stelde Ruitinga (naar later bleek zoon van een groot grondbezitter rondom Schiphol: een typisch conflict of interest) de schade nóg lager vast dan Toornend had berekend.

- **het beslag op onze financiële middelen en gronden,** opgelegd door de rechtbank Haarlem; toen Schiphol na veel trainen de (te lage) schadevergoeding had betaald werd hier onmiddellijk beslag op gelegd zodat wij tot op heden effectief geen cent ontvangen hebben, maar erop achteruit zijn gegaan door vele miljoenen benodigd voor tientallen procedures.

Ik heb al bijna 80 advertenties gepubliceerd en 5 boeken, waaronder **Schipholgate, Grondoorlog** en **Doodzonde tegen de Rechtsstaat**, om het machtsspel van Schiphol c.s. aan de kaak te stellen. Is dit alles de NMa echt ontgaan?

Kortom: de NMa heeft geen uitgebreid maar een belabberd onderzoek uitgevoerd. Gezien de bijna 3 jaar tijd die zij ervoor genomen heeft, zou je iets beters verwachten. Nadat de Commissie Vriesman in juni 2008 opdracht kreeg van de ministers van V&W (Eurlings) en VROM (Cramer), lag een half jaar later een degelijk, deskundig en publicatieklaar rapport op tafel. In boekvorm, voor iedereen beschikbaar en toegankelijk. Waarom is het onderzoek van de NMa geheim? De NMa legt torenhoge boetes op aan garnalenvissers, energiebedrijven, huisartsen en vele anderen. Echter niet aan staatsbedrijf Schiphol, een veel grotere schuldlige. Ongehoord. De zichzelf vaak op de borst kloppende waakhond NMa blijkt, als er staatsbelangen in het geding zijn, niet meer dan een lachwekkend keffertje dat niet durft door te bijten.

De commissie Vriesman deed wél (en snel) deugdelijk onderzoek. Helaas waren de conclusies niet mals, en schoven de ministeries het rapport net zo snel weer onder tafel. Schiphol-directeur Nijhuis verwaardigde zich zelfs niet eens bij de presentatie aanwezig te zijn. Aan de deskundigheid van ir. C.J. Vriesman, oud-directeur generaal van VROM, heeft het niet gelegen. Zijn rapport is doodgezwegen. Ik geef uit zijn rapport in de kolom hiernaast nog eens enkele belangrijke, glasheldere conclusies weer, die de NMa kennelijk niet weerleggen kan. Een testimonium paupertatis.

Hoe nu verder? Toen het Vriesman-rapport werd opgesteld stond de NMa onder leiding van Pieter Kalbfleisch, die kort voor zijn pensioen tot aftreden werd gedwongen wegens vermeende meened en belangenverstremming. Uiteraard heeft die het Vriesman-rapport genegeerd. Na Kalbfleisch trad ook zijn plaatsvervanger De Keijzer af nadat Chipshol vragen had gesteld over zijn onafhankelijkheid. Hij was immers voormalig voorzitter van De Brauw, het advocatenkantoor van Schiphol, waar hij inmiddels is teruggekeerd. De opvolger van Kalbfleisch bij de NMa, Fontein, heeft het blijkbaar niet aangedurfd alsnog serieus werk van de zaak te maken. En heeft (alweer) een plaatsvervanger, Kleijweg, voor dit slechte werk laten tekenen. De waakhond heeft niet durven doorbijten en is inderdaad niet meer dan een bang en zielig schoothondje.

Crans, 28 augustus 2012


drs. J. Poot (88),
oprichter Chipshol-groep (1986)
en Eurowoningen (1960)

De Commissie Ruimtelijke Ontwikkeling Luchthavens o.l.v. ir. C.J. Vriesman heeft geconstateerd dat Schiphol Real Estate en Chipshol de dominante partijen op de grondmarkt rond de luchthaven zijn. Dat de conflicten tussen Chipshol enerzijds en staatsbedrijf Schiphol en de Staat anderzijds schadelijk zijn voor de gebiedsontwikkeling rond de luchthaven, in het bijzonder voor de Airport City Badhoevedorp-Zuid en Schiphol-Zuidoost. De Commissie pleit terecht voor de oplossing in totaalaanpak. Enkele conclusies waaraan de NMa willens en wetens totaal voorbij gaat:

2. "Schiphol draait steeds minder op inkomsten uit 'aviation', de nationale luchthaven, en steeds meer op inkomsten uit 'non-aviation'. In 2007 was 23% van het exploitatieresultaat toe te rekenen aan 'aviation', 77% aan 'non-aviation'." (waarvan Real Estate 41%, PP)
3. "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."
4. "De SRE laat op het eigen luchtvaartterrein bedrijven toe die passen bij het strategisch belang van Schiphol, maar het is vanuit de gezamenlijk afgesproken bindingscriteria nauwelijks uit te leggen dat kantoren van Logica, Numico en Microsoft centraal op het luchthaventerrein thuis horen."
6. "Een tweede risico is dat er op de grond- en vastgoedmarkt rond de luchthaven **onvoldoende sprake is van een 'level playing field'**. ... En het moederbedrijf Schiphol heeft directe lijnen naar 'Den Haag'. Dit is mogelijk een van de verklaringen voor de conflicten tussen Schiphol en Chipshol."
7. "Uit de gesprekken die de Commissie heeft gevoerd, ontstaat de indruk dat V&W Schiphol ten aanzien van de sterk gegroeide 'non-aviation' activiteiten geen strobreed in de weg legt."
8. "Bij Schiphol gaat het om a) het bedrijf voor de primaire 'aviation' vervoersfunctie, b) de enige ontwikkelaar van het 'landside' luchthaventerrein, die zelf de criteria voor Schiphol-gebondenheid moet toepassen, en c) de grond- en vastgoedontwikkelaar daarbuiten. Om twee redenen is het gewenst hier een vorm van onderscheid aan te brengen. Ten eerste om binnen het bedrijf de prikkels vooral te richten op de lange termijn publieke doelen. Ten tweede om buiten het luchtvaartterrein een eerlijker speelveld ten opzichte van andere ontwikkelaars te creëren."
9. "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."

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