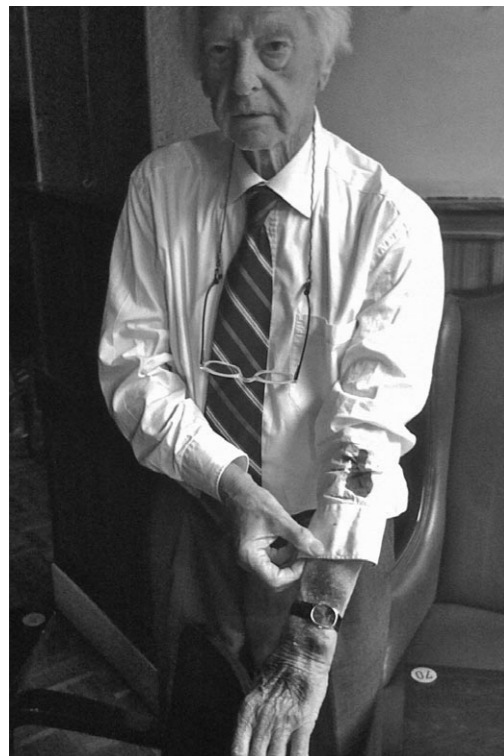


“Onze rechtsstaat is in gevaar”

Minister Hirsch Ballin van Justitie na beschieting van de rechtszaal waarin Holleeder berecht zou worden

Op 3 juni jl. zat ik gewond ruim 2 uur gekerkerd in een cel van het Gerechtshof te Amsterdam. Daarvóór was mijn zoon Peter, directeur van Chipshol, even hardhandig door dezelfde veiligheidsagent die mij gekerkerd had, uit het Paleis van Justitie geduwd. Deze agent was ondanks herhaalde verzoeken een kwartier te laat komen aanzetten. Het was zijn taak mijn zoon, die een pacemaker draagt en niet door het ‘poortje’ mag, te fouilleren. Inmiddels was het 9:40 uur, terwijl wij om 9:30 uur in de rechtszaal moesten zijn voor een belangrijk pleidooi over onze schadeclaim tegen de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). Onze advocaat, Mr. Van der Hoeven, heeft het Hof per brief om opheldering, maatregelen en excuses verzocht. Daarop is geen bevredigende reactie gekomen. Het Hof stelt zich formeel op en aanvaardt geen aansprakelijkheid. Wat zit daarachter? Handelde de veiligheidsagent op eigen houtje of op instructie? Kennelijk moest verhinderd worden dat de top van Chipshol de zitting zou bijwonen. Opvallend is namelijk dat de advocaat van de LVNL mevrouw Mr. Muus de Goede erop stond dat het pleidooi zonder ons zou doorgaan. Chipshol heeft bij de LVNL een schadeclaim ingediend van € 67 miljoen voor het jarenlang met onjuiste beweringen verhinderen van bebouwing van ons Groenenberg-terrein, naast de Aalsmeerbaan van Schiphol, uitmondend in een bouwverbod. Daarover de belangrijkste feiten op een rijtje:



Jan Poot met gekneusde arm en bebloede mouw na hardhandig in de boeien geslagen en in de cel gegooid te zijn.

1. LVNL-directeur Kroese neemt op 28 november 2002 het initiatief om realisatie van ons businesspark (ruim 30 ha.) op het Groenenbergterrein te verhinderen met zijn fatale brief aan mevrouw Drs. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, de toenmalige staatssecretaris van Verkeer & Waterstaat. Daaruit citeer ik *“Realisering van het bouwplan zou, door de ligging en hoogte ervan **desastreuze gevolgen hebben voor de bereikbaarheid van Schiphol** [...] Ik vraag u bij deze met klem af te wegen wat binnen uw mogelijkheden ligt om het bovenstaande probleem op te lossen.”* Bovendien had hij aan burgemeester en wethouders van de Haarlemmermeer al op 30 oktober 2002 geschreven. *“Dit betekent dat voor **alle landingen** op de landingsbaan 01R (Aalsmeerbaan) deze baan niet meer inzetbaar is...”*
2. Deze staatssecretaris spoort vervolgens per brief van 9 januari 2003 Schiphol-CEO Cerfontaine aan spoed te maken met het indienen van zijn verzoek om een bouwverbod: *“Gelet op het feit dat de bevoegdheid tot het opleggen van het verbod na 19 februari 2003 niet meer bestaat is er enige spoed aanwezig.”* Op het nippertje wordt het bouwverbod op deze datum afgekondigd.
3. De Haarlemse rechter Mr A.C. Monster honoreert het protest van Chipshol en veroordeelt bij vonnis van 12 januari 2005 Schiphol tot vergoeding van alle schade ten gevolge van het bouwverbod. Daarna beklaagt Cerfontaine zich erover door de LVNL op het verkeerde been gezet te zijn, maar neemt daartegen geen actie.

4. Schiphol verzoekt op 26 oktober 2005 Verkeer & Waterstaat om intrekking van het bouwverbod. Opeens is nl. gebleken, ook voor LVNL, dat ons bouwplan toch géén probleem oplevert voor landingen op de Aalsmeerbaan. Uitsluitend 2 geparkeerde vrachtauto's op een parkeerterrein zouden het probleem geweest zijn. Waarom Chipshol niet gewoon gevraagd 2 parkeerplaatsen uit het plan te schrappen in plaats van een bouwverbod?
5. Merkwaardig genoeg blijft Mr. Muus de Goede in de schadeprocedure op 18 september 2006 ondanks het voorgaande volhouden *“dat als de LVNL de computersimulatie nu zou overdoen de uitkomst wederom zou zijn dat Chipshol niet mag bouwen”* (citaat uit Haarlems Dagblad van 29 september). Rechter Monster betwijfelde dat en honoreerde ons verzoek om (een) onderzoek door een buitenlandse deskundige.
6. Het gerenommeerde Britse onderzoeksbureau Cyrrus komt eind 2006 met een gedegen rapport van 105 pagina's dat vernietigend is voor de LVNL.
 - 6.1 *“Er zijn geen technische bewijzen geleverd ter rechtvaardiging van de bouwstop....”*
 - 6.2 *“De simulatie rechtvaardigt op geen enkele wijze enige beperking van de bouwhoogte.”*In plaats van 0-3 meter hoogte stelt Cyrrus dat tot 20 meter hoogte gebouwd kan worden. Verder blijkt uit het rapport dat LVNL niet óns bouwplan heeft onderzocht, maar een gefingeerd eigen plan. Ons plan omvat 15 kleine, lage loodsen met een betonnen gevel loodrecht op de Aalsmeerbaan. Het gefingeerde plan omvat één hoog, 300 meter (onwaarschijnlijk) lang gebouw. Zo lang, dat ons terrein te kort zou zijn en het gebouw deels op grond van Schiphol Real Estate is geprojecteerd. Bovendien met een lange, metalen gevel evenwijdig aan de Aalsmeerbaan, waartegen de radar wel móet afstuiten. Zuiver BEDROG. En dat van een ambtelijke organisatie, ressorterend onder de minister van V&W, met als doelstelling *“de zo groot mogelijke veiligheid van het luchtverkeer”*.

Muus de Goede ziet de bui aankomen en vordert reeds vier maanden vóór het Cyrrusrapport dat de rechter Chipshol een spreekverbod oplegt. Dus het bouwverbod is niet voldoende. Russische toestanden. Voorts schrijft zij op 9 januari 2007 de heer P. Poot *“ook af te zien van de door u geplande persconferentie op donderdag 11 januari a.s.”* Nota bene terwijl LVNL zich presenteert als *“een bedrijf dat zich open verantwoordt over zijn prestaties”*.

7. Rechter Monster moet na zijn veroordeling van Schiphol om alle schade te vergoeden en met het levensgevaarlijke Cyrrusrapport in aantocht, het veld ruimen en wordt met zijn 2 collegae vervangen. Nog nooit vertoond in Nederland en de beschaafde wereld. Zo stond in België het Hof de vervanging van slechts 1 rechter niet toe. De 4 jaar ingewerkte rechter Monster wordt vervangen, 3 weken vóór de slotprocedure over

de schade-uitkering aan Chipshol, door de willige rechter Ruitinga die zich –niet gehinderd door kennis van zaken– beroept op zijn *“frisse kijk”*.

8. Ruitinga's vonnis van 28 november 2007 in onze schadeprocedure tegen de LVNL is er dan ook naar: niet de LVNL maar Chipshol wordt veroordeeld tot betaling van de proceskosten van ruim honderdduizend euro. Nog nooit vertoond. Ruitinga geeft de LVNL zelfs een compliment: *“Het voorgaande voert tot de slotsom dat Chipshol ten onrechte aan LVNL het verwijt maakt dat de berekeningen, die zij gedurende het bouwproject heeft uitgevoerd, onjuist zijn. Veeleer is LVNL erin geslaagd aan te tonen dat zij in alle gevallen de juiste (conservatieve, maar wel prudente) uitgangspunten bij haar berekeningen heeft gehanteerd en dat zij die berekeningen verder ook behoorlijk heeft verricht.”*

Martyn Wills, opsteller van het Cyrrus-rapport, is ontzet over dit vonnis en schrijft: *“I am amazed that the judge could reach such a conclusion based on the evidence submitted. Under English law, I am sure that we would have proven sufficient doubt regarding the LVNL evidence and assumptions, not to mention due process. We also have laws in the UK to prevent unfair trading practices and abuse of position. **It calls into question the impartiality of the Dutch judicial system.**”*

Welnu, tegen DIT ongelooflijke vonnis heeft Chipshol hoger beroep aangevraagd... en door DEZE procedure ben ik in de cel beland. Gaat op zijn beurt nu ook het Hof zich aan LVNL (en Schiphol) onderwerpen? Dan krijgt minister Hirsch Ballin gelijk. Maar de schuldigen zijn dan *“schurken in jurken”*, zoals in 2006 treffend betiteld in een boek van A.N.M. van der Voort. Eind oktober verschijnt mijn boek: Doodzonden tegen de Rechtsstaat.

Crans, 11 september 2009

Drs. J. Poot (85)

Oprichter Chipshol-Groep (1986) en Eurowoningen (1960)

Over de strijd van Chipshol tegen Schiphol, diverse overheden en de rechterlijke macht heeft Drs. J. Poot een tweetal boeken uitgebracht: 'Grondoorlog' (2007) en 'Final Call' (2008). Het laatste boek kan nog gratis besteld worden op de website schipholwanbeleid.nl

correspondentieadres:

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

