

NMa (ondeskundig en) partijdig

Neem een voorbeeld aan het objectieve Vriesman-rapport over Schiphol!

Onmiddellijk na het gedwongen vertrek van NMa-voorzitter Kalbfleisch, beschuldigd van meeneed, heeft Chipshol een klacht ingediend over de jarenlange stelselmatige tegenwerking door Schiphol, in de verwachting dat bij de NMa een andere wind zou waaien. Tot dat teleurstelling werd omzetting uitsteking onderbouwde klacht van 47 blz. en 46 producties afgewezen. Niet met harde feiten maar via 13 soms lachwekkende vragen die getuigen van onwil en partijdigheid. Op enkele ga ik in.

Vraag 3 "Waar baseert Chipshol haar aantijgingen (onderstreping JP) omtrent het misbruik van Schiphol exact op, naast het Vriesman-rapport."

Deze vraag getuigt niet van objectiviteit. Aantijgingen? De harde feiten zijn dat Chipshol sinds 1995 door onrechtmatige tegenwerking geen ha. meer ontwikkelen kon. Concurrent Schiphol Real Estate daarentegen een paar honderd ha. Het objectieve Vriesman-rapport van 29 januari 2009 vermeldt over haar misbruik en machtspositie:

"Meerdere gesprekspartners spraken hun zorg en ergernis uit over de wijze waarop Schiphol omgaat met actoren in zijn omgeving. Die kan betrekking hebben op de toepassing van de criteria voor Schipholgebondenheid; zo is het mogelijk dat een bedrijf door de SADC (Schiphol Area Development Company, JP) op basis van deze criteria wordt afgewezen, terwijl het bij toetsing door Schiphol wel welkom is op het luchthaventerrein. Ook zijn er voorbeelden dat Schiphol op basis van argumenten in de sfeer van veiligheid de activiteiten van een concurrent heeft trachten te belemmeren. 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." (blz. 66)

De luchthaven misbruikt vestigingscriteria:

"De SRE laat op het eigen luchthaventerrein 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." (blz. 36)

De luchthaven verandert daardoor steeds meer van luchthaven in onroerendgoedbedrijf zonder dat er afdoende controles zijn.

"Schiphol: veel rollen en belangen, weinig 'checks and balances.'" (blz. 53)

De luchthaven heeft zich op het eigen luchthaventerrein daarnaast ontwikkeld tot knooppuntontwikkelaar en ontwikkelaar van vastgoed. Dit is geen natuurlijke rol voor de luchthaven, een andere marktpartij had die ook kunnen vervullen." (JP Chipshol zelfs beter, zie trackrecord **Final Call**).

"Een tweede risico is dat er op de grond- en vastgoedmarkt rond de luchthaven onvoldoende sprake is van een 'level playing field'. Het grondbedrijf SRE beschikt immers per definitie over meer informatie over relevante toekomstige ontwikkelingen (bijvoorbeeld: waar zou een 2e Kaagbaan precies komen?) dan particuliere grondeigenaren. Zo krijgt Schiphol door deelname aan (...) de SADC, waarin het bedrijf samenwerkt met overheden, informatie die particuliere ontwikkelaars niet hebben. En het moederbedrijf Schiphol heeft directe lijnen naar 'Den Haag'. (blz. 55)

Heel opmerkelijk heeft de NMa het objectieve en niet mis te verstane Vriesman-rapport, nota bene van een echt deskundige objectieve autoriteit (voormalig directeur-generaal van VROM), tot de dag van vandaag genegeerd. Terwijl ook de pers waaronder het gezaghebbende FD op 30 januari 2009 concludeerde: "In de regio Schiphol is geen sprake van eerlijke concurrentie bij grond- en projectontwikkeling. Schiphol heeft te veel petten op en zet zo andere, particuliere ontwikkelaars op achterstand."

Ook opmerkelijk de reactie die de NMa op onze klacht gaf in het Haarlems Dagblad d.d. 18 mei 2011 "NMa: 'Geen economische machtspositie van Schiphol bij onroerend goed.'" De NMa blijft dus lijnrecht ingaan tegen het objectieve Vriesman-rapport, waarvan de toenmalige ministers van V&W en VROM, Eurlings resp. mevrouw Cramer opdrachtgever

waren. Desgevraagd deelt de NMa ons met betrekking tot haar onderzoek van Schiphol in 2010 doodleuk mede: "De niet luchtvaartactiviteiten van Schiphol zijn niet onderzocht omdat op grond van de marktkenmerken van deze activiteiten geen vermoeden (onderstreping JP) voor een economische machtspositie van Schiphol bestond."

Hoe durft men zo'n onwaarheid te beweren na het vernietigende Vriesman-rapport en de krantenartikelen zoals in Het Financieel Dagblad. Nooit gelezen? Evenmin geen van mijn meer dan 50 advertenties? Ook niet op de hoogte van alle door Chipshol gewonnen procedures: 3 bij de Raad van State, 2 bij het Hof Amsterdam en 2 bij de rechtbank Haarlem? Nooit gelezen dat Schiphol in 2005 veroordeeld is tot schadevergoeding wegens een onterecht bouwverbod op ons businesspark naast de Aalsmeerbaan en dat Schiphol heel opvallend direct na de veroordeling weer verzocht om opheffing van het verbod?

Desondanks veinst de NMa geen enkel vermoeden te hebben van machtsmisbruik. Zelfs niet na publicatie van mijn 5 boeken. De laatste 3 met een oplage van 10.000 exemplaren (in Nederland bestsellers), binnen 4 maanden uitgegeven.

1. **Grondoorlog**, d.d. oktober 2007
2. **Final Call**, d.d. oktober 2008, met daarin impressies van onze inmiddels al bijna 20 jaar geblokkeerde Airport City Badhoevedorp-Zuid
3. **Doodzonde tegen de Rechtsstaat**, d.d. oktober 2009, met daarin (deel 3) de loopgravenoorlog met Schiphol.
4. **Schipholgate**, d.d. maart 2010 à la Watergate
5. **De Demmink Doofpot**, d.d. mei 2010, reeds over de grenzen bekend

Conclusie. De NMa is a-wetenschappelijk, ongeloofwaardig, niet integer, misbruik makend van staatsmacht. De NMa legt wel gamalenvissers een aanzienlijke geldboete op maar doet niets aan misbruik door staatsbedrijf Schiphol. Ondanks het Vriesman-rapport en ondanks het feit dat onroerend goed de grote winstbron is, stelt deze "Mededingingsautoriteit" geen vermoeden te hebben van een economische machtspositie van Schiphol. Kenmerkend voor haar onkunde en onwil zijn de quasi onnozele aan Chipshol gestelde vragen. Een paar voorbeelden:

Vraag 2 "In hoeverre heeft Schiphol volgens Chipshol een economische machtspositie wat betreft de vastgoed ontwikkelingsactiviteiten? Uit het Vriesman-rapport lijkt namelijk te volgen dat Chipshol hier een machtspositie bekleedt."

Bekleedt Chipshol, vanaf 1995 door Schiphol geblokkeerd, een machtspositie? Stupid!

Vraag 13 "Waarom wordt er nu niet gebouwd door Chipshol?"

Nog dommer, zelfs provocerend, dan vraag 2.

Vraag 12 "Waarom heeft Chipshol deze problematiek niet reeds in 2007 formeel bij de NMa aan de orde gesteld? De situatie is sindsdien immers niet meer ingrijpend gewijzigd. Heeft het te maken met het nadien verschenen Vriesman-rapport?"

De NMa weet dus van het bestaan van dit voorbeeldrapport maar gaat er dwars tegen in, overigens zonder dit te weerleggen (wat trouwens onmogelijk is). Niets veranderd door het vertrek van CEO Kalbfleisch? En ook niet door het vertrek 2 maanden later van NMa-collega De Keijzer, voormalig voorzitter van De Brauw, het advocatenkantoor van Schiphol. Hij trad pas terug nadat Chipshol hierover vragen had gesteld.

NB Zojuist lees ik in het FD dat De Keijzer na 2 jaar NMa weer terug is bij De Brauw! Wiens belangen heeft hij bij de NMa behartigd?

Vraag 7 "Wat beoogt Chipshol met de ontwikkeling van de grond?" Welk type onderneming wil Chipshol aantrekken? ... Heeft Chipshol onderzocht of (luchthaven)ondernemingen inderdaad geïnteresseerd zijn in de locatie van het Chipshol terrein?"

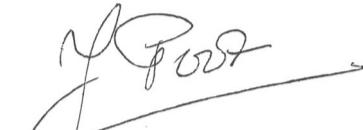
Welnu ik kan de NMa geruststellen. Het eerste bedrijf dat zich reeds in 1992 in ons eerste businesspark Chipshol Park-Rijk gevestigd heeft is het kantoren- en computercentrum van de KLM, in totaal ruim 5 ha. Het tweede project betreft 2 kantoorgebouwen van Microsoft van in totaal 10.000 m² bvo.

NB. De luchthaven heeft echter Microsoft daarna overgehaald te verhuizen naar Schiphol-Centrum met verwijzing dat na aanleg van de 2e Kaagbaan haar 2 kantoren onbereikbaar zouden worden.

Op onze 40 ha. is ruimte voor 300.000 m² bvo. Ter vergelijking Beukenhorst-West van Haarlemmermeer telt 35 ha. met daarop slechts 135.000 m² bvo dus nog niet de helft. Desondanks heeft ons fraaie businesspark meer dan de helft groen en water, kunnen alle werknemers/bezoekers hun auto's in half verdiepte garages onder de gebouwen parkeren. Uniek in de wereld! Boven de garages bovendien daktuinen en pleinen, in Visionplaza zelfs met fonteinen. Chipshol Park-Rijk is het enige echte businesspark op het Europese continent. Weet de NMa wel van het bestaan van ons park? En is men er ooit wezen kijken?

Eindconclusie. De NMa, waarvan de CEO, eerst Kalbfleisch nu Fonteijn, door de Staat is benoemd, negeert wilens en wetens de stelselmatige tegenwerking van private onderneming Chipshol door staatsbedrijf Schiphol.

Crans, 23 september 2011



drs. J. Poot (13/08/1924), oprichter Chipshol-groep (1986) en Eurowoningen (1960)

PS. "Schiphol glijdt af: alarmfase rood. Schiphol loopt als knooppunt in de mondiale luchtvaart ernstig gevaar. Alleen als er op alle fronten nauw wordt samengewerkt voor 'een hoger doel' kan de luchthaven worden gered. Dit schot voor de boeg valt op te maken uit het proefschrift 'Schiphol is groter dan Nederland' van topman Paul Riemens van de Luchtverkeersleiding," aldus Paul Eldering in de Telegraaf van 16 september jl. Zijn collega Frans van den Berg stelt op 17 september in het Haarlems Dagblad: "Positie van Schiphol staat op het spel. De positie van Schiphol als belangrijke Europese luchthaven en aanjager van de Nederlandse economie staat op het spel. Zonder een betere samenwerking binnen de sector, met de politiek en met omwonenden verliest Schiphol als luchthavennetwerk snel terrein."

Het feit dat ik beide belangrijke artikelen in een PS onderbreng, onderstreept het belang ervan, al is het voor mij geen nieuws. Reeds in mijn rapport **Schiphol luchthaven nr. 1** van 19 juli 1989 schreef ik "Schiphol heeft met zo'n centrum (Airport City Badhoevedorp) een voorsprong op alle Europese vliegvelden". Zonder deze toplocatie zal Schiphol evenwel afzakken van nr. 4 tot regionale luchthaven. Helaas is de broodnodige Airport City niet van de grond gekomen door tegenwerking van Schiphol en de Luchtverkeersleiding, hoewel door airport-expert Prof. Kasarda geprezen als "beste airport city, zijn tijd ver vooruit". Hoe samenwerking kan worden gerealiseerd en met welke partijen heeft promovendus Riemens verzuimd te vermelden. Weliswaar heeft hij 161 personen geraadpleegd, waaronder juist degenen die Chipshol nog steeds tegenwerken (om te beginnen LVNL zelf!), maar hij heeft niemand van Chipshol benaderd, laat staan gesproken. Bijna 24 jaar geleden heb ik in mijn rapport **Atlanta Airport voorbeeld voor Schiphol** d.d. 6 januari 1988 aangegeven hoe Atlanta erin geslaagd is binnen 20 jaar van luchthaven nr. 35 ter wereld nr. 2 ter wereld te worden (in 2000 nr. 1). In mijn samenvatting **Eendracht maakt Macht** schreef ik:

- Atlanta Airport tweede luchthaven ter wereld, ondanks laag inwonertal, door
- "selling the airport" in
- eendrachtige samenwerking van bedrijfsleven en overheid, met
- duidelijke taakverdeling, waarbij
- overheid zorgt voor superieure infrastructuur en samen met ontwikkelaars voor
- top "quality of life", die met
- hubfunctie van luchthaven, uitgevonden door
- Delta Airlines ("dominating the airport") de vestiging bewerkstelligt van
- talloze buitenlandse en US multinationals, high tech, kantoren, hotels (3e congresstad US), zodat Atlanta thans vestigingsplaats nr. 1 van bedrijfsleven, waarbij
- drie sleutelfiguren een belangrijke rol spelen.

Met als eind: Amsterdam was in de Gouden Eeuw de machtigste handelsstad ter wereld en als stapelmarkt de eerste hub. Wat let Schiphol Amsterdam over te doen onder het motto EENDRACHT MAAKT MACHT.

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

