

ARM NEDERLAND - DEEL 2

BELASTINGBETALERS EN WERKNEMERS BOETEN VOOR WANBELEID STAATSBEDRIJF SCHIPHOL

Elke Nederlander vraagt zich langzamerhand af hoeveel miljoenen Griekenland ons land gaat kosten. Niemand vraagt hoeveel miljarden het wanbeleid van Schiphol ons reeds gekost heeft en blijft kosten. Grotendeels door tegenwerking van mijn advies in mijn 2^e rapport **Schiphol luchthaven nr. 1** uit 1989, bijna 25 jaar oud maar nog steeds actueel. Sticht een Airport City ten zuiden van Badhoevedorp voor high tech bedrijven. Mogelijk resultaat: miljarden opbrengsten aan vennootschaps- en inkomstenbelasting, elk jaar weer, dus cumulatief. Bovendien extra werkgelegenheid voor 70.000 hooggekwalificeerde werknemers. Als dit advies opgevolgd was, dan waren thans de 2 extra bezuinigingen c.q. belastingverhogingen van 18 resp. 16 miljard overbodig. Minstens zo belangrijk, dan was de werkloosheid de laatste 5 jaar niet gestegen van 4,5% tot 6,4% terwijl het dieptepunt van de crisis nog niet in zicht is. En last but not least bezat Nederland dan een schat aan high tech experts ingevolge de vestiging van filialen van Amerikaanse high tech toppers, niet alleen Microsoft, als eerste gevestigd in ons Chipshol Park-Rijk.

Aan het eind van deel 1 over de verarming van moraal en moreel heb ik de vraag gesteld waarom Chipshol geen Recht mag krijgen in Nederland. Welnu kort gezegd omdat de Staat niet wil opdraaien voor de miljarden schade door Schiphol aan Chipshol en niet te vergeten de belastingbetaler berokkend.

NB. Overigens heb ik nooit miljarden schadevergoeding geëist. Integendeel slechts een gematigde uitkering, voor het eerst in november 2011 waarop ik nog terugkom in deel 3.

Vanaf het allereerste begin heeft de Staat het wanbeleid van haar staatsbedrijf gesteund. Overigens was er in het begin geen harde tegenwerking, eerder gebrek aan samenwerking. Zo kwam van CEO Wegstapel tijdens het bezoek van mijn president-commissaris Pieter van Dijke (Commissaris van de Koningin Utrecht, voorzitter NOS en voormalig s-g Binnenlandse Zaken onder Wiegel) en mij het "verzoek" de grond van Chipshol in te leveren, toen "slechts" 120 ha. Daartoe waren we niet bereid. Wel tot gezamenlijk inkopen van gronden met Schiphol Area Development Company, dat slechts 35 ha. bezat, aangekocht tegen veel hogere aankooprijzen. SADC is op mijn voorstel nimmer ingegaan. Vandaar dat Chipshol daarna in snel tempo meer gronden ging kopen. Vijf jaar na oprichting bezat dit reeds 600 ha.

NB. Uiteindelijk leidde dit tot een Grondoorlog, titel van mijn eerste boek van oktober 2007.

Onder Wegstapel heeft SADC met tegenzin een samenwerkingsovereenkomst moeten sluiten met Chipshol over Schiphol-Rijk, bovendien Badhoevedorp, waarin onze Airport City. Helaas heeft SADC daarna contractbreuk gepleegd.

Bovendien was het tegen het zere been van de luchthaven dat Chipshol een totaal ander beleid voorstond. Niet het zwaartepunt op vrachtbedrijven (weinig rendabel en de nachtrust van de bewoners verstorend) maar op high tech bedrijven, zeer winstgevend, die bovendien dertig keer minder grond beslaan. Voorts: geen inefficiënt tangentiëel maar een perfect parallel banenstelsel met minder banen. Mijn ideaal is Atlanta, uiteengezet in mijn 1^e rapport **Atlanta Airport voorbeeld voor Schiphol?** d.d. 6 januari 1988. Atlanta, in 1965 luchthaven nr. 35, was binnen 20 jaar nr. 2 ter wereld geworden. Atlanta, in 1965 1 miljoen inwoners, lag in het afgelegen zuiden in de dun bevolkte staat Georgia met slechts 4,5 miljoen inwoners. Schiphol ligt veel gunstiger in de dichtbevolkte Randstad met 6/7 miljoen inwoners en een achterland binnen een straal van 400 km met 200 miljoen inwoners. Dus wat Atlanta Airport gepresteerd heeft, zou Schiphol zeker lukken, vond ik, temeer omdat Schiphol zichzelf presenteert als Gateway to Europe.

De charismatische CEO George Berry heeft Atlanta Airport tot samenwerking gebracht met Delta Airlines, the dominating airline, het bedrijfsleven en (niet te vergeten) de bewoners. Bovendien het tangentiële banenstelsel omgezet in een efficiënt systeem met 4 parallelle banen. Naast Atlanta heb ik samen met Peter, mijn opvolger, nog zo'n 20 internationale mainports onderzocht (Schiphol geen één) merendeels in de USA, minder in Europa maar zelfs in Azië zoals Singapore. Buck Consultants heeft in onze opdracht over Osaka Airport in zee een rapport uitgebracht.

NB. In Amerika zijn wij meestal door CEO's te woord gestaan. In Atlanta sprak ik George Berry 3 uur, tevens zijn opvolger Calvin Carter, hun eerste man zelfs anderhalve dag. Bij O'Hare Chicago spraken Peter en ik 2,5 uur met 5 leden van de directie. Zij gaven een speciale waarschuwing voor Schiphol mee om niet O'Hare na te volgen als luchthaven, met een te groot aantal tangentiële banen, dichtgeslibd tussen businessparken en woonwijken. Als een van de weinige Nederlanders ben ik in 1993 op het Prayer Breakfast van Clinton uitgenodigd. 's Middags heb ik op het Capitol lezingen van senators bijgewoond. In Nederland hadden CEO's Den Besten en Cerfontaine daarentegen geen tijd voor mij.

Mijn rapport nr. 2 werd **Schiphol luchthaven nr. 1** d.d. 19 juli 1989 met daarin de voorwaarden om dat te worden. Als voornaamste een Airport City! Tenslotte rapport nr. 5 **Een luchthaven in zee** d.d. juni 1994. Om misverstand te voorkomen: niet geheel Schiphol in zee, maar slechts een extra baan zoals bij Osaka.

NB. Schiphol heeft - als enige Europese luchthaven - in zee, zonder overlast voor de bewoners, onbegrensde groeimogelijkheden (helaas gemist) en daardoor ook de KLM (als dominating airline).

CEO nr. 2 Den Besten begon als eerste met tegenwerking door lancering van een omlegging van de A9, die de realisering van onze Airport City had moeten torpederen. Bovendien schadelijk voor Badhoevedorp, tegen de dorpsbebouwing. Overigens mislukt. Tezamen met de bewoners (speciaal Stichting Badhoeve) heeft Chipshol toen een plan ontwikkeld de A9 - die Badhoevedorp doormidden snijdt - op 1.200 meter van de bebouwing om te leggen. Op de vrijkomende grond van de A9 kwamen 450 woningen. Tussen de dorpsbebouwing en de om te leggen A9, 1.200 meter verder, kwam de eerste fase van onze Airport City (tevens buffer tegen lawaai en stank van vliegtuigen). Daarover heeft Chipshol een aantrekkelijke brochure uitgebracht **Het plan voor nieuwe banen, goed openbaar vervoer en een aantrekkelijk milieu**. In een speciale zitting in Badhoevedorp is ons gemeenschappelijke plan door de Raad in 1992 unaniem goedgekeurd. Dat goede openbaar vervoer was een revolutionair vervoermiddel, elektrisch voortbewogen, dus milieuvriendelijk met kleine cabines voor 3 à 4 personen, computergestuurd direct naar de bestemming. In Atlanta is daarover een speciale video vervaardigd. Daarop is tevens te zien hoe Taxi 2000 vanuit de Airport City verbonden wordt met de woonparken aan de westrand van de Haarlemmermeer met in totaal 100.000 woningen. Tientallen video's zijn verzonden naar Schiphol, Verkeer & Waterstaat, VROM, de gemeente Haarlemmermeer plus omliggende gemeenten, 3 provincies etc. Desondanks 20 jaar tegengewerkt door Schiphol dat Taxi 2000 de "botsautootjes van Poot" noemde en haar adviseur Zadelhoff "Taxi 3000".

NB. In een tv-uitzending eind 2011 was te zien dat Koningin Beatrix met Prinses Maxima in Abu Dhabi/ Dubai uit Taxi 2000 stapten: een kopie van de onze echter niet blauwgrijs maar zandkleurig. Wel werd vermeld dat het een Nederlands ontwerp was, maar niet van wie! HM heb ik geschreven dat ze

reeds in 2000 op Schiphol uit onze Taxi 2000 had kunnen stappen, als de luchthaven ons project niet tegengewerkt had.

Onder Smits is het tijt gekeerd. Aanvankelijk zag het er positief uit. CEO nr. 3 had zich namelijk bereid verklaard met Chipshol te overleggen. Aangezien mij geen datum doorgegeven was, belde ik zijn secretaresse die mij zei dat financieel directeur Van Andel al met Smits gesproken had. Echter het zou een afspraak met de hele directie zijn. Smits kwam daarna naar ons kantoor voor een gesprek met de volledige directie. Van Andel vroeg ik waarom en wat hij met Smits zonder mij besproken had. Antwoord: *Over de 2^e emissie van f 200 miljoen door ABN AMRO. Vandaar dat CEO Nelissen, tevens president-commissaris van Schiphol en SADC ook aanwezig was. Het ging over de vraag of Schiphol met de emissie akkoord ging.* Volkomen onterecht dat Van Andel dit buiten mij om met Schiphol besprak, ruikt naar verraad. Afgezien daarvan verschilde ik met hem principieel van mening over de wenselijkheid van deze emissie.

NB. De fatale omlegging van de A9 van Den Besten was nog niet geliquideerd zodat op dat moment onze Airport City onzeker was. Ik wilde de investeerders niet bedriegen. Van Andel zei "Wat kan het jou schelen als je f 200 miljoen extra hebt. Dan lach je iedereen uit." Zelfs Jiskoot van ABN AMRO verweet mij in zijn brief aan Chipshol d.d. 7 augustus 1990 dat ik mij niet moest laten leiden door mijn idealen.

Van Andel moest daarom opstappen. Bovendien maakten op de aandeelhoudersvergadering van 12 september 1992 enkele aandeelhouders bekend dat onze financieel directeur zijn aandelen te koop aangeboden had f 250 beneden de uitgiftekoers van f 2.000. Na zijn ontslag sloeg Van Andel terug in een bijzondere vergadering van aandeelhouders van Landinvest op 15 december 1992. Eerst toen maakte hij bekend dat hij participant was van Wyler, grootaandeelhouder en commissaris van Landinvest, dus een conflict of interest met Chipshol. Terecht daarvoor veroordeeld door het Hof Amsterdam d.d. 25 november 1993. Hoewel niet op de agenda en doorgedrukt door commissaris Joel Wyler werd mijn zoon Peter vervolgens ontslagen als directeur van Landinvest: onze groundbank. Met Wyler was eerder een conflict gerezen over zijn participatie in Landinvest. Van Andel en Wyler kregen daarna met behulp van Mees Pierson de macht in Landinvest. Daarna werd dochter Landinvest (zelfs) de baas over moeder Chipshol Forward (CF), onze ontwikkelingsmaatschappij. Dit was te wijten aan de 2 meinedige rechters Kalbfleisch en Westenberg. De laatste velde op 3 mei 1996 het doodvonnis over CF. Eerst 4 jaar later werd dit na 2 arresten van het Haagse Hof begin 1999 en 2000 vernietigd. Inmiddels was onze dominante strategische grondpositie (rond Schiphol) vernietigd van 600 tot 150 ha. Minstens evenveel ha. hadden Wyler en Van Andel aan Schiphol verkocht en zijn daardoor de doodgravers van de Chipshol-groep.

Deel 3 verschijnt overmorgen. Bewaar tot dan deze advertentie.

Crans, 7 december 2012



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

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

