

ARM NEDERLAND - DEEL 3

DE VETTE JAREN VAN NEDERLAND ZIJN VOORBIJ

Het is CEO nr. 4 Cerfontaine die aansprakelijk is voor de totale oorlog met Chipshol. Begonnen met het doordrukken van de Polderbaan. Een Pyrrhus-overwinning. Tegen het advies in mijn allereerste advertentie van medio 1995 **Een extra startbaan of de start van extra banen.** Hoewel Cerfontaine toegegeven heeft dat de overbodige Polderbaan een mislukking is, eiste hij desondanks in 2003 nog 2 extra banen, als eerste de 2e Kaagbaan (nr. 7). Bovendien heeft deze CEO januari 2003 om een bouwverbod op ons businesspark Groenenbergterrein verzocht aan staatssecretaris Schultz van Haegen omdat bebouwing desastreuze gevolgen voor de bereikbaarheid van de luchthaven zou hebben. Zuiver bedrog mede blijkens het verzoek van de luchthaven om intrekking van dit bouwverbod. Opmerkelijk onmiddellijk na de veroordeling van Schiphol door rechter Monster c.s. in 2005 tot vergoeding van alle schade. Het is dus Cerfontaine die welbewust voor de totale oorlog gekozen heeft en daardoor de doodgraver van Schiphol geworden is.

Voor zijn aantreden in 1998 was Schiphol gestegen tot nr. 8 ter wereld. Bij zijn aftreden 10 jaar later afgezak tot nr. 14/15. De Gaulle daarentegen gestegen van nr. 7 tot nr. 5. De 2 grootste luchthavens ter wereld Atlanta (80 mln. passagiers) en Heathrow (70 mln. passagiers) hadden in 2000 bij elkaar 150 mln. passagiers. Schiphol 40 mln. Desondanks pasten toen Atlanta (met 1.500 ha., 4 banen) en Heathrow (met 1.200 ha., 2 banen) al samen in Schiphol (met 2.780 ha., 6 banen). Engeland maar zelfs de lege USA zijn zuinig op hun meest waardevolle grond. Maar Nederland verspillt die. De grote fout van Cerfontaine was zijn diarree van startbanen en zijn zwaartepunt op vrachtbedrijven in plaats van high tech.

Uit mijn onderzoek van 20 mainports is gebleken dat een luchthaven gemaakt wordt door de CEO, met George Berry als voorbeeld. Of mismaakt. Vul maar in door wie! Daarom had ik mijn hoop gevestigd op de opvolger van Cerfontaine, hoewel ik weinig vertrouwen had in de Raad van Commissarissen die immers daarvoor een psychotherapeut zonder know-how tot CEO benoemd had met fatale gevolgen. Maar ik was geschokt, wederom, door de benoeming van Nijhuis, CEO PriceWaterhouseCoopers én accountant van Schiphol, als CEO nr. 5 per 1 januari 2009. Het was immers Coopers met zijn CEO Van Luijk, vriend van Nijhuis, die veroordeeld waren wegens het niet goedkeuren van onze jaarrekening 1992. Ook in hoger beroep.

NB. Desondanks had Nijhuis tegen skivrienden Peter en mij "een stelletje criminelen" genoemd.

Nadelig vond ik bovendien dat Nijhuis geen ervaring had in het runnen van luchthavens: geen sinecure. Zijn accountants de aangewezen leiders om luchthavens te runnen? Immers het was accountant Burgisser van Swissair - eerder met KLM de beste luchtvaartmaatschappij ter wereld - die verantwoordelijk was voor haar faillissement! Daarvan hebben de Zwitsers geleerd en voor hun nieuwe Swiss een vakman van Lufthansa, bovendien een Duitser, tot CEO benoemd. Swiss deed het onder hem zelfs beter dan de moedermaatschappij. Christopher Franz (42) werd daardoor in 2008 CEO Lufthansa.

NB. Niets geleerd van haar domme benoeming van een psychotherapeut heeft de RvC haar incompetentie bevestigd, niet alleen door de benoeming van Nijhuis in 2009, maar even erg met zijn recente herbenoeming vanaf 2013. Immers niet de luchthaven heeft recht op de winsten, maar de KLM die als dominating airline Schiphol gemaakt heeft, niet omgekeerd.

Niettemin droeg ik aan Nijhuis mijn 2e boek **Final Call** d.d. 31 oktober 2008 op met de bedoeling dat CEO nr. 5 niet het desastreuze beleid van Cerfontaine zou voortzetten. Tevergeefs.

Daarin beschreef ik Dubai als voorbeeld voor Schiphol. In 1990 was dit nog een zandbak, maar in 2007 als vrachtluchthaven Schiphol al voorbij. In 2010 ook als passagiersluchthaven. Waarom? Met name omdat Dubai wél Atlanta als voorbeeld gekozen heeft en mede daardoor de grootste luchthaven ter wereld wordt.

NB. Opvallend is dat de media aan de achteruitgang van Schiphol onder Cerfontaine nooit enige aandacht geschonken hebben. Zelfs niet na mijn advertentie **Schiphol word eindelijk eens economische motor** in NRC d.d. 21 juli 2010. Opmerkelijk omdat **Schiphol**

volgens regeringsopdracht van eind 1980 met Europoort economische motor had moeten worden. Als voornaamste bron van werkgelegenheid en welvaart.

Sjeik Mohammad stichtte in 1985 zijn eigen maatschappij Emirates met als president sjeik Ahmed. Het navolgende ontleen ik aan The Economist June 5th 2010, hoofdartikel **"Super-duper-connectors from the Gulf"** (pag. 18) plus **Rulers of the new silk road** (pag. 74-76). "With \$ 10m of start-up capital, a couple of leased aeroplanes (a Boeing 737 and an Airbus A300) and two formidable British aviation executives (Maurice Flanagan and Mr Clark) Emirates was born. After losing a little money in its second year of operation, it has made a profit ever since and doubled in size every three or four years. It is now one of the world's most powerful airlines, with 138 planes, all wide-bodied and 140 more, including 50 A380s, on firm order. By around 2020 Emirates expects to have a fleet of more than 400." (...) "Yet profits rose more than fivefold, to nearly \$ 1 billion. In the same period Air France-KLM made a loss of € 1,56 billion (\$ 1,93 billion)."

Luchtvaart en economie versterken elkaar wederkerig, zoals in Atlanta! "Those policies stem from a conviction that aviation could act as a spur to Dubai's economy by facilitating trade, financial services and tourism." Mr. Griffith, voormalig CEO van Gatwick stelt: "In Dubai, government, the industry and consumers' interests are aligned."

Ook in Nederland? Helaas gebeurt exact wat ik geconcludeerd heb bijna 25 jaar geleden in Schiphol luchthaven nr. 1 dat dit zonder Airport City zou afzakken naar een regionale luchthaven. Het merendeel bestaat uit Europese passagiers uit Heathrow, De Gaulle en Frankfurt, drie kwartier vliegen.

Nijhuis bleef een jaar passief. Begin 2010 zocht de befaamde mediator Wakkie via 2 van onze advocaten bij Nauta Dutilh contact met Chipshol. Wakkie beweerde opdracht van Schiphol te hebben voor een regeling met Chipshol. De eerste bespreking heb ik met hem gevoerd, de tweede Peter, daarna hebben we steeds samen met hem gesproken. Eind 2011 ging Nijhuis aan de besprekingen deelnemen. Deze eerste bespreking, waaraan Peter niet deelnam, leek succesvol. Ik begon met Nijhuis te feliciteren met de aanstaande komst van de 50 miljoenste passagier. Dat viel in goede aarde, zo zelfs dat Wakkie voorstelde dat ik dat zou zijn. Daarna vermeldde ik dat Nederland minder passagiers verwerkte dan Zwitserland. Dat had eind 2010 40 mln. passagiers (zij het over 3 vliegvelden verdeeld) maar haar bevolking was de helft van Nederland. Dus Nederland had in 2010 minstens 80 mln. passagiers moeten tellen in plaats van 45 mln. Als Schiphol Heathrow, De Gaulle en Frankfurt wilde overtreffen dan moest dit 100 mln. passagiers verwerken. Nijhuis vond dat teveel. Hoeveel dan wel? "75 tot 80 miljoen." Conclusie: We zitten niet ver uit elkaar. Wij werden het er unaniem over eens dat Schiphol luchthaven nr. 1 in Europa moest en zou kunnen worden.

Er volgden nog 3 positieve besprekingen met Peter erbij. Daarbij legde ik de nadruk op niet zozeer schadeloosstelling maar op realisering van de Airport City die voor de nodige winsten zou moeten zorgen. Uiteindelijk ging Peter daarmee akkoord mits er volledige schade voor inzonderheid het Groenenbergterrein zou worden betaald. Daarna vroeg Wakkie om een bespreking uitsluitend met onze advocaat Bart Gerretsen. Hem deed Wakkie zo'n laag onaanvaardbaar voorstel dat Wakkie vroeg of wij in de volgende bespreking wel zouden komen. Zijn voorstel bedroeg € 16 miljoen voor het Groenenbergterrein. Ridicuil. De belangrijke Amerikaanse o.g. belegger had alleen voor de grond al een bod van € 60 miljoen uitgebracht. Advocaat Koeman van Schiphol had 6 jaar eerder al een bod van € 20 miljoen uitgebracht. Schiphol speelde kennelijk op vertraging nu al 20 jaar lang in de hoop, gelet op mijn leeftijd, "hier leit Poot, hij is dood". Na de bespreking heeft Schiphol de deur dichtgeslagen door een inefficiënte omlegging van de A9 op slechts 600 meter van de bebouwing voor te dragen aan minister Schultz van Haegen, die onze Airport City onmogelijk maakt. De bewoners van Badhoevedorp hebben tegen die omlegging bezwaar gemaakt. Desondanks heeft deze minister deze inefficiënte wegomlegging met bovendien allerlei onmogelijke bochten en tierelantijnen goedgekeurd (en in de pers gesteld dat geen beroep daartegen gehonoreerd zal worden).

Waarom heeft Chipshol de laatste procedure ondanks vele overwinningen daarvoor moeten verliezen? Welnu omdat

de Staat mede ten behoeve van haar staatsbedrijf geen schadeloosstelling wil betalen. Vandaar het toneelstukje van het OM van slechts taakstraffen en de vrijspraak door rechter Krol. Chipshol mag in Nederland niet winnen maar er is afdoende bewijs voor de Amerikaanse justitie dat Chipshol in Nederland geen recht mag en kan krijgen.

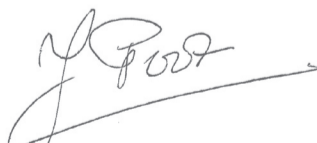
Als illustratie daarvan vermeld ik de brief d.d. 5 oktober jl. van een voormalig topambtenaar van de provincie Noord-Holland wiens naam ik niet vermeld: "Ik bewonder uw strijd tegen de overheden, maar ben er helaas van overtuigd, dat u die nooit zult kunnen winnen. Zij, de politiek en de rechterlijke macht dekken elkaar. De trias politica geldt niet voor iedereen en zeker niet voor u." Daarbij wordt ook nog aangegeven de uitspraak van de toenmalige Commissaris van de Koningin in het College van GS "Die Poot maken wij kapot."

NB. Opmerkelijk is dat Noord-Holland het vuile werk doet voor de luchthaven die slechts 1 procedure nl. bij de rechtbank Haarlem verloren heeft. Daarentegen heeft Noord-Holland alle 7 procedures tegen Chipshol verloren: 3 bij de Raad van State, 2 bij het Hof Amsterdam, 2 bij de rechtbank Haarlem. Inmiddels procedure nr. 8 inzake de onteigening van onze grond voor de N201 aangespannen.

Waarom heeft Schiphol mij als paria, nog erger als non valeur, behandeld? Het lijkt mij nuttig u in het kort mijn performance te schetsen (uitvoerig in **Final Call**). Als provinciaal ambtenaar heb ik minister Witte van Volkshuisvesting kunnen bewegen zijn woningverdelingssysteem van verdelende rechtvaardigheid om te zetten in mijn capaciteitssysteem. Lid Gedeputeerde Staten Van Riel benoemde mij daarop tot woningdictator van Zuid-Holland. Met 4 medewerkers verhoogde ik de productie tussen 1956 en 1958 van 15.000 tot 25.000 woningen per jaar door gemeenten (die als hond en kat tegenover elkaar lagen) te laten samenwerken in de door mij gestichte bouwdistricten. Zodoende realiseerde Zuid-Holland met 20% van de rijksbevolking 50% van de stijging van de rijkswooningproductie. In 1960 stichtte ik Eurowoningen. Binnen 10 jaar realiseerde ik ruim 20.000 woningen, elk jaar de jaarproductie verdubbeld tot 3.000 woningen in 1967. Na 10 jaar het eerste echte woonpark Parkstad Leusden gerealiseerd, door VROM als voorbeeld voor buitenlandse stedenbouwkundigen aangewezen, waar bewoners goede burens zijn en eigenaar van hun park, zwembad en tennisbaan. Parkstad Leusden heeft 2 nationale eerste prijzen gewonnen als meest kindvriendelijke woonwijk en de beste Klimaatstraatprijz van Nederland. In 1974 stichtte ik de internationale Eurohome Groep met daarin het skistation Valmorel, door de Franse overheid tot modelskistation aangewezen. In 1986 richtte ik op mijn 62e Chipshol op met daarin Chipshol Park-Rijk met meer dan 50% groen en water en alle auto's geparkeerd onder de gebouwen. Onze Airport City met Taxi 2000 ontworpen omstreeks 1990 is tot op heden een ontwerp gebleven. Blijft dit zo?

Mijn vrouw en ik hebben 1 dochter en 5 zonen waarvan 3 bij Chipshol werken. Bovendien zijn 2 in de financiële sector gaan werken bij Aegon en ING. 20 Kleinkinderen zijn wij rijk, waarvan 9 kleindochters, inmiddels 2 afgestudeerd, de oudste in ondernemingsrecht en 2 in het bedrijfsleven. Voorts hebben wij 11 kleinzonen waarvan 5 afgestudeerd in economie. Zogezien is mijn opvolging verzekerd. Ik sta nu voor een moeilijke keuze. Schiphol en de Staat die Macht belangrijker vinden dan Recht, Welvaart en Welzijn van de Nederlanders terwijl de media onverschillig blijven, dwingen mij er haast toe mijn doel Schiphol luchthaven nr. 1 mede door een Airport City op te geven na 20 jaar onafgebroken procederen in plaats van produceren. Een aantal Amerikaanse litigation funds - die het uitsluitend om geld te doen is en die geen genade kennen - willen gaarne de strijdbanier overnemen. Vandaar dat deze advertentie, nr. 89, mijn laatste is.

Crans, 10 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

