

CHIPSHOL BESTRAFT VOOR 7 VOORSTELLEN OM SCHIPHOL LUCHTHAVEN NR. 1 TE MAKEN (deel 2)

"Hoe kan je nou zeggen dat iemand die alle belangrijke procedures gewonnen heeft een querulant is" Prof. mr. drs. H.P.J. Ophof, voormalig voorzitter Nauta Dutilh

In deel 1 (vrijdag 2 maart jl.) heb ik gesteld dat Schiphol luchthaven nr. 1 had kunnen zijn als de top mijn 7 voorstellen van ruim 20 jaar geleden overgenomen had. Schiphol is niet de tweede economische motor geworden naast Europort (regeringsbeleid vanaf eind 1980) ten koste van werkgelegenheid en miljarden schade aan Chipshol, Schiphol én Nederland, met name aan gedeerde cumulatieve belastingopbrengsten uit gemiste high-tech. Ik eindigde mijn advertentie met de vraag *"Hoe houdt Chipshol deze strijd al bijna 20 jaar vol tegen zo'n oppermachtige overmacht? Want Schiphol staat niet alleen maar wordt gesteund door 10 stuk voor stuk machtige partijen waaronder 3 ministers!"* Wie zijn dat? En wat hebben zij écht misdaan?

1. **Schiphol**, onze eigenlijke tegenstander c.q. concurrent, is veroordeeld tot vergoeding van alle schade wegens oplegging van het onterechte (criminele) bouwverbod op ons Groenenberg businesspark. Dat is de moeder van tientallen (vertraging)procedures geworden, begonnen als grondoorlog (Chipshol had in 1993 600 ha. thans 150, Schiphol toen 8 ha.).
2. **De Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)**. Toenmalig directeur Kroese maakte in zijn brief van 28 november 2002 aan (toen) staatssecretaris mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus bezwaar tegen bebouwing van het Groenenberg-terrein. *"Realisering van het bouwplan zou door de ligging en de hoogte ervan desastreuze gevolgen hebben voor de bereikbaarheid (onderstrepingen JP) van Schiphol."* Na veroordeling door het Hof Amsterdam d.d. 15 december 2009 is de LVNL in navolging van Schiphol tot eindeloze vertragingprocedures overgegaan via cassatie, nog steeds niet beslist.
3. **Provincie Noord-Holland**, kampioen verliezer van 7 procedures t.w. 3 bij de Raad van State, 2 bij het Hof Amsterdam en 2 bij de rechtbank Haarlem, de laatste 10 november 2011. Ondanks een minnelijke schaderegeling per februari 2007 heeft de provincie de strijdbijl niet begraven.
4. **Gemeente Haarlemmermeer**, 3 keer verloren waarvan 2 bij de Raad van State en 1 bij de rechtbank Haarlem, waarna een minnelijke schaderegeling per januari 2007, die sinds kort niet wordt nagekomen.
5. **Ministerie van Verkeer & Waterstaat (thans Infrastructuur & Milieu)**. De brief van de LVNL (zie 2.) was niet aan dovemansoren gericht. Schultz van Haegen legde prompt **zonder onderzoek** een bouwverbod op. Zij had zo'n haast dat zij per brief van 9 januari 2003 Cerfontaine, CEO Schiphol, zelfs tot spoed maande een bouwverbod aan te vragen. *"Gelet op het feit dat de bevoegdheid tot het opleggen van het verbod na 19 februari 2003 niet meer bestaat ... is er enige spoed (onderstreping JP) aanwezig."* Eerder had zij een mislukte poging gedaan de gemeente Haarlemmermeer te verleiden tot een voorbereidingsbesluit, waardoor bebouwing van het terrein onmogelijk zou worden. De gemeente zou bij oplegging voor de schade moeten opdraaien. Maar geen nood: *"Ik zeg daarom toe dat de Staat der Nederlanden ... de gemeente zal vrijwaren voor deze risico's onder de volgende voorwaarden."* De staatssecretaris bleek dus onbetrouwbaar te zijn. Zij wist drommels goed dat haar bouwverbod een fake, dus een crime was. Zodra Schiphol was veroordeeld tot vergoeding van **alle** schade op 10 januari 2005, 2 jaar later, vroeg de luchthaven om intrekking van het verbod. Ineens bleek de luchthaven wél bereikbaar te blijven na bebouwing van het Groenenberg-terrein. Desondanks is Chipshol sinds 2003 definitief lamgelegd tot op heden.

NB. Eerst 2 jaar later, juni 2007, ging toenmalig minister Eurlings tot intrekking over, maar hij maakte de bebouwing van het Groenenbergterrein direct wéér onmogelijk door de reservering van de 2e Kaagbaan (de 7e tangentiële baan) te verlengen tot na 2020.

6. **Ministerie van VROM (thans Infrastructuur & Milieu)**, waarvan Schultz van Haegen nu minister is, en dat door de Raad van State werd veroordeeld wegens een onterechte veiligheidszone op een deel van ons Groenenbergterrein.
7. **Ministerie van Justitie (thans Veiligheid en Justitie)**. Daaraan is te wijten dat 3 rechters Monster c.s. (in onze schadeprocedure tegen Schiphol) werden vervangen door partijdige rechters Ruitinga c.s. en dat Chipshol ondanks een schade van meer dan € 100 miljoen geen cent zal ontvangen. Integendeel, (tientallen) miljoenen aan adviseurs, advocaten, accountants heeft moeten uitgeven. Hoe Justitie daarvoor heeft gezorgd, zal ik aan het eind behandelen. De reden van de tegenwerking door Justitie is simpel: de Staat wilde niet opdraaien voor de aanzienlijke schade door het onterechte bouwverbod.
8. **Ministerie van Financiën**. De toenmalige minister Zalm wilde maximale opbrengst voor de privatisering van Schiphol binnenhalen, dus geen schadevergoeding aan Chipshol uitkeren.
9. **De Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa)**. Dit staatsorgaan heeft vrijwel vanaf haar oprichting geweigerd Schiphol wegens concurrentievervalsing te onderzoeken. Onlangs hebben KLM en andere luchtvaartmaatschappijen een onderzoek gevraagd wegens te hoge tarieven door Schiphol. Chipshol heeft dit al eerder gedaan in verband met oneerlijke vastgoedconcurrentie, kort na onze aanklacht wegens meeneed tegen NMa-voorzitter Kalbfleisch in mei 2011. Minister Verhagen heeft hem daarna terecht 2 maanden voor zijn pensionering met verlof gezonden. Indiening van een klacht onder zijn bewind (2003 - 2011) had geen schijn van kans dus geen zin. Wel heb ik in **Doodzonde tegen de Rechtsstaat** (oktober 2009) al mijn verwondering erover uitgesproken dat de NMa niets tegen Schiphol ondernomen heeft terwijl de door de ministers Eurlings en Cramer ingestelde Commissie Vriesman zich over de behandeling van Schiphol en haar onroerendgoedbedrijf Schiphol Real Estate zich zo duidelijk uitgesproken heeft. *"Meerdere gesprekspartners spraken hun zorg en ergernis uit over de wijze waarop Schiphol omgaat met adviezen in zijn omgeving. Dat andere ontwikkelaars niet naar de rechter zijn gestapt, is helaas geen teken dat zij vrede hebben met de werkwijze van Schiphol."* Naar aanleiding van het Vriesman-rapport schreef het FD op 30 januari 2009 o.a.: *"In de regio Schiphol is geen sprake van eerlijke concurrentie bij grond- en projectontwikkeling. Schiphol heeft veel petten op en zette zo andere particuliere ontwikkelaars op achterstand. (...) Overheden, ook het Rijk, hebben dit tot nu toegelaten. (...) de affaire Poot staat niet op zichzelf."* FD 19 augustus 2009 *"Bedrijven verwijten Schiphol misbruik op vastgoedmarkt. (...) Tweede Kaagbaan moet concurrentie uitschakelen."* Haarlems Dagblad van 3 november 2007 **Wil van Schiphol is wet** *"Onder het mom van een luchthaven heeft de politiek een gigantisch gebied in de Randstad een status aparte gegeven, zonder enige democratische controle. Schiphol, zegt Duivesteijn (destijds 2^e Kamerlid, JP) is al lang geen luchthaven meer. Driekwart van de winst komt van winkels en vastgoed."*

Hoewel Chipshol kort na het vertrek van Kalbfleisch per 12 mei 2011 een klacht over Schiphol ingediend heeft, is de NMa volledig in gebreke gebleven binnen de toegezegde termijn van 9 maanden serieus onderzoek te doen. Chipshol weet zo goed als zeker dat de NMa nog aan een onderzoek moet beginnen, mede omdat zij om verlenging met 6 maanden gevraagd heeft. Overbodig, want het Vriesman-rapport is (zo) duidelijk en compleet. Deze welbewuste vertragingpolitiek is kenmerkend voor de Staat en overheidsorganen als Schiphol, LVNL etc. Het valt op dat staatsorgaan NMa wel miljoenenboetes oplegt aan hardwerkende, niet bepaald kapitaalkrachtige garnalenvissers maar niets

doet aan machtsmisbruik van staatsbedrijf Schiphol, de grootste zondaar zowel wat overtredingen als schadebedrag betreft.

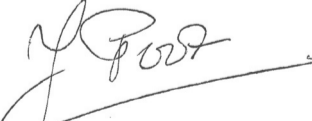
10. **Coopers (thans PWC)**, was zowel accountant van Schiphol als Chipshol (reeds vanaf oprichting) maar weigerde goedkeuring van ons jaarbericht 1992 (ten gunste van Schiphol). Zowel Coopers als haar topman Van Luijk zijn hiervoor 2 keer veroordeeld in 1994 en in 1995 in hoger beroep. Schiphol-CEO Nijhuis was, voor hij bij de luchthaven aantrad, bestuursvoorzitter bij ditzelfde Coopers.
11. **KPMG**, eveneens 2 keer tevens in hoger beroep veroordeeld, heeft via schikking een schade-uitkering aan Chipshol betaald in tegenstelling tot Coopers.

Opmerkelijk is het dat bewindslieden die in een vorige periode soms welbewust 'fout' waren thans weer op het fluweel zitten. Dat is met name het geval met Schultz van Haegen, die zelfs bevorderd is tot minister niet van één ministerie V&W maar tevens van VROM, samengevoegd tot Infrastructuur en Milieu. Doet zij het daar zo goed? Welnu zij maakt dezelfde fouten als voorheen: flink en kortdaat overkomen ten gunste van het staatsbedrijf, zonder onderzoek, niet gehinderd door kennis van zaken en visie. Ik citeer daartoe het hoofdredactionele artikel in NRC d.d. 16 februari jl. **Smet op blazen van Schultz**: *"De Tweede Kamercommissie die een onderzoek heeft verricht naar het spoorstelsel in Nederland noemt haar vandaag 'een incidentenminister' die 'zonder deugdelijke informatie' besluiten neemt en de Tweede Kamer 'onvoldoende informeert'. Er zijn in het verleden om minder weggestuurd"* (onderstrepingen JP) Ja waarom niet? Omdat zij en Rutte tot de linkse kern van de VVD behoren en zij zijn vriendin is? Een dure vriendin, mede verantwoordelijk voor miljardenschade aan belastingopbrengsten door staatsbedrijf Schiphol te steunen in de bestrijding van het private Chipshol en mijn 7 voorstellen. Wil de VVD doorgaan als de partij die met belastinggeld smijt vanwege wanbeleid van Schiphol en Schultz, mede daardoor thans gedwongen miljarden bezuinigingen op te leggen aan de belastingbetalers? Ga dan door met Schultz die € 1,4 miljard (!) wil uittrekken voor de ondertunneling van de Zuidas, terwijl dat volgens het CPB niet rendabel is. Afgezien daarvan blijft de Zuidaslocatie doorsneden door de spoorlijn en de A10. Het wordt dus nooit één geheel. Vergelijk daarmee onze Airport City Badhoevedorp-Zuid. Onze Taxi 2000 die de Airport City ontsluit zowel van buiten als van binnen, kost de overheid dus de belastingbetaler geen cent. Waarom verzet VVD zich nog steeds tegen onze Airport City? Chipshol is weliswaar geen staatsbedrijf maar een private onderneming, die toch gekoesterd zou moeten worden door de VVD! Toch waren en zijn het steeds VVD-ministers zoals Schultz, Opstelten en zelfs Rutte die ook thans ons nog tegenwerken. Waarom?

Is het geen wonder dat Chipshol nog steeds bestaat na bijna 20 jaar tegenwerking door staatsbedrijven dus de Staat? Als Schiphol en KLM 2 jaar geen passagiers en vracht vervoeren, zijn zij failliet. Reeds in het begin van deze financiële recessie bezweken directieleden, zoals van Fortis, fysiek onder de stress en lasten. De directeur (bijna 58) van Chipshol en haar oprichter (bijna 88) hebben het ook psychisch zwaar te verduren maar zitten niet in het gekkenhuis.

Tenslotte, wie is uiteindelijk de belangrijkste tegenstander? De Staat die niet voor de miljardenschade wil opdraaien. Justitie en rechtspraak zijn daarin oppermachtig, maar worden bovendien geholpen door de twee belangrijkste advocatenkantoren. In deel 3 wordt behandeld welke kantoren en welke advocaten.

Crans, 5 maart 2012



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

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

