NEDERLAND GESTRAFT WEGENS VERZET OM SCHIPHOL LUCHTHAVEN NR. 1 TE MAKEN (deel 5)

*"The Netherlands and the euro. … A VERY UN DUTCH DEFICIT. …**The normally upright Dutch face a fiscal axe and possibly an early election.**"* The Economist March 10th 2012

Nederland gestraft? Waarom? Omdat uiteindelijk Nederland nog erger gestraft wordt dan Chipshol wegens het verzet van Schiphol en de overheid tegen mijn 7 voorstellen om onze luchthaven nr. 1 te maken. Bijna 25 jaar geleden voorgesteld in mijn rapport Schiphol luchthaven nr. 1. Voorwaarde is een centrum van internationale allure, de Airport City Badhoevedorp, wil Schiphol niet afzakken tot een regionale luchthaven. Thans reeds ver op weg omlaag.

"It was a far cry from the bright autumn day in 2010, when the smiling leaders of the three right of the centre Dutch parties came together to announce a deal to run the country. … This year on a foggy March morning, the same leaders looked sombre in the face of a daunting task: how to cut another € 9 billion from the budget for 2013 when the economy is already in recession. … Mark Rutte the liberal leader and prime minister said the cuts were desirable anyway. … Yet having been among the most vocal advocates of lighter fiscal discipline in the eurozone, Mr. Rutte is hardly in a position to seek leniency from Brussels. The president of the European Council Herman van Rompuy told the Dutch that a rich country should find it easy to make cuts worth 1,5% of GDP. He noted that his own country the normally profligate Belgium managed it when the European Union insisted."

Dat onze economie er zo slecht voor staat, is te wijten aan Schiphol en onze politici, gesteund door de rechterlijke macht. Men heeft in navolging van Schiphol niet naar deskundige raad willen luisteren. Terwijl mijn aanbevelingen gebaseerd zijn op persoonlijk onderzoek van 20 internationale mainports waarover ik 5 rapporten heb uitgebracht, het eerste **Atlanta Airport, voorbeeld voor Schiphol?** in 1988. Overheden en politici zijn er in navolging van Schiphol dwars tegenin gegaan. **Echter al mijn 7 voorstellen zijn juist gebleken.**

Hoofdschuldigen zijn de VVD en het CDA in Balkenende I t/m III. Balkenende werd niet gehinderd door kennis van zaken, had slechts geschiedenis gestudeerd. Op zich heel nuttig want uit de geschiedenis kan men leren welke fouten er gemaakt zijn. Echter niet voldoende. Reden waarom ik naast geschiedenis tevens sociologie en economie gestudeerd heb. Sociologie geeft inzicht in toekomstige ontwikkelingen. Vandaar mijn voorkeur voor high tech (chips) en de naam Chipshol als program van actie. Tenslotte laat economie zien dat activiteiten betaalbaar moeten zijn. Daarom kocht Chipshol voor een gemiddelde grondprijs van *ƒ* 15/m² ca. 600 ha. aan binnen 5 jaar en vervierduizendvoudigde daarmee haar eigen vermogen (*ƒ* 158 miljoen in 1992). Dit wekte de afgunst van staatsbedrijf Schiphol dat slechts 8 ha. bezat via haar participatie in Schiphol Real Estate. Vandaar haar eis: lever je grond maar in. **Schiphol vond onderzoek niet nodig, had geen visie, noch know-how inzake ontwikkeling. Nog steeds niet.**

In Balkenende dacht ik een bondgenoot te vinden. Per slot van rekening kwam hij uit hetzelfde nest als ik, de voormalige ARP. Direct na het aantreden van Balkenende I schreef ik hem op 6 september 2002 een brief: *"De meeste Nederlanders, waaronder ik, verwachten veel van hun nieuwe regering. … Helaas hebt u de conjunctuur en Schiphol tegen."* Als slot: *"Vanaf Prinsjesdag ben ik 3 weken in Nederland en dan gaarne tot mondelinge toelichting bereid."* Na een rappel (11 oktober 2002) kreeg ik een briefje namens de minister-president *"Gezien het onderwerp heb ik uw brief onder de aandacht gebracht van de minister van Verkeer & Waterstaat."* **Tegen mijn verzoek, want daardoor gewaarschuwd heeft mevrouw Schultz van Haegen, VVD-staatssecretaris van V&W, op 19 februari 2003 op verzoek van Schiphol het criminele bouwverbod opgelegd en zijn daarna tientallen procedures gevolgd ten koste van economie en schatkist. Daarna heb ik nog een tiental brieven gezonden. Nimmer is Balkenende daarop ingegaan, noch heeft hij mij willen ontvangen.**

NB. Het is de vraag of het aanvaardbaar is dat lichtgewichten tot minister-president benoemd worden. Toen het Nederland goed ging waren onze MP's autoriteiten met bestuurservaring en kennis van zaken zoals Drees, Beel etc. Men werd pas minister-president nadat men zijn sporen als minister verdiend had. Op alle 3 terreinen had Balkenende geen ervaring. Hetzelfde is van toepassing op onze minister van Financiën De Jager reeds door Balkenende benoemd. Vergelijk hem met Zalm, Zijlstra, Witteveen en Lieftink. Geen wonder dat Nederland er zo slecht voor staat. En dat De Jager, zo belerend en fel opgetreden tegen landen met grote begrotingstekorten, thans zelfs door de Grieken uitgelachen wordt.

Evenmin heeft Balkenende naar goede raad willen luisteren bij zijn verkwanseling van de KLM aan Air France. In mijn brief aan de minister-president d.d. 23 september 2003 heb ik erop gewezen dat de KLM als dominating airline Schiphol gemaakt heeft, dus zonder KLM verzwakt wordt. **Desondanks is de KLM overgedaan voor slechts € 780 miljoen, een vijfde van de werkelijke waarde dus € 3 miljard te weinig. Waarom geen parlementair onderzoek?** Nederland, KLM en Schiphol zijn het slachtoffer van eigengereide politici. Wat had Balkenende te bieden als minister-president? Jan Peter was slechts lid, geen directeur van het Wetenschappelijk Bureau van het CDA. Had hij belangrijke artikelen en boeken gepubliceerd en bestuurlijke ervaring? Hij was slechts gemeenteraadslid van Amstelveen geweest.

Tekenend voor de eerzucht van Balkenende is dat hij klaar stond als MP van een Balkenende V. Wat is daarvan terecht gekomen? Zijn Balkenende IV steunde op 43 CDA-zetels. Na de verkiezingen was het CDA goed voor 21 thans voor 13 zetels. Zijn val was groot *"Hij lijkt op een man die zijn huis op zand bouwt. Als dat huis te lijden krijgt van regen, overstromingen en storm stort het met donderend lawaai in."* (Mattheus 7 vers 26/7)

Hoe is het nu met onze nieuwe MP Mark Rutte? Volgens de geciteerde Economist heeft hij **grote problemen met zijn begrotingstekort van 4,5%. Zijn VVD is daarvoor als belangrijkste partij in Balkenende I t/m III hoogst verantwoordelijk, met name vanwege het criminele bouwverbod van VVD-staatssecretaris Schultz. Als de VVD mijn 7 aanbevelingen voor Schiphol overgenomen had zou de schatkist te klein geweest zijn vanwege de hoge opbrengsten aan vennootschaps- en inkomstenbelasting uit high-tech bedrijven.** In dat geval had zijn regering niet een onaanvaardbaar EU-tekort maar evenals Duitsland en Finland slechts 1%. Dat percentage kan slechts bereikt worden als Schiphol alsnog economische motor wordt (regeringsdoelstelling vanaf eind 1980, niet beleid) en de economie daardoor sterk groeit. Voorts als de verspillende rechterlijke Macht, onderdanig aan de Staat, aangepakt worden. **Voorbeelden van smijten met belastinggeld zijn:**

1. Financiering corrupte rechter Westenberg.
2. Tientallen vertragingsprocedures, zelfs van de Hoge Raad na onze overwinning op Schiphol, die de schatkist tientallen miljoenen gekost hebben.
3. Aankoop van het gebouw voor de Raad voor de Rechtspraak voor *ƒ* 36,5 miljoen terwijl De Kroes en Van Andel daarvoor 2 jaar eerder slechts *ƒ* 10,5 miljoen betaald hadden. Met de daarop volgende verbouwing kwam de kostprijs volgens schriftelijke verklaring van sg Demmink en minister Hirsch Ballin op € 53,5 miljoen, 11 keer zoveel als De Kroes (€ 4,8 miljoen) betaald heeft als aankoopprijs.

Van Mark Rutte had ik hoge verwachtingen. Hij en ik zijn op tv in Business Class d.d. 9 november 2008 na elkaar opgetreden. Mijn opmerkingen over Schiphol hadden blijkens de tv-opname zijn instemming. Toen nog VVD-fractievoorzitter, bleek hij zelfs bereid op 6 februari 2009 2,5 uur op ons kantoor in Chipshol Park-Rijk te komen voor een positief gesprek. Van zijn regering hadden wij dan ook hoge verwachtingen. Hoe teleurgesteld waren wij daarna over zijn benoeming van Schultz tot minister van Infrastructuur en Milieu. Maar we hoopten dat zij geleerd zou hebben van haar foute beleid als staatssecretaris van V&W. Tevergeefs. Zij doet het zelfs zo slecht dat zij door de Tweede Kamer **incidentenminister** genoemd wordt. Laat Mark Melanie haar gang gaan? Is hij de baas? Of Opstelten of zijn sg VVD'er Demmink, zijn Minerva-vriendje? Ongetwijfeld is Rutte de onovertroffen pr officer van zijn kabinet, dat het van zijn welsprekendheid en prettige optreden moet hebben. Maar is dat voldoende? En is 9 jaar geschiedenisstudie voldoende om geschiedenis te maken? Inzonderheid met de aanpak van Schiphol, de rechterlijke Macht etc.

Nederland kan er pas weer bovenop komen, als Nederland weer Rechtsstaat en Schiphol economische motor wordt. Van meet af heb ik het belang van Schiphol voorop gesteld, geen tegenwerking maar samenwerking gezocht, vanzelfsprekend, zie mijn trackrecord als ambtenaar en ondernemer met Eurowoningen, Leusden, Valmorel etc.

Ondanks de onherstelbare schade die Schiphol aangericht heeft tegen Chipshol ben ik tijdens de onderhandelingen met Wakkie bereid gebleken tot grote concessies aan Schiphol. Daarbij heb ik tegen de zin van mijn familieleden niet schadeloosstelling voorop gesteld maar samenwerking c.q. realisering van Airport City Badhoevedorp. Daardoor zouden zowel Chipshol als Schiphol, dus ook de Staat, veel kunnen gaan verdienen. Mede in het belang van de belastingbetaler. Toen bleek dat Wakkie als vergoeding voor het Groenenbergterrein slechts € 16 miljoen bood, terwijl Schiphol-advocaat Koeman reeds in 2007 € 20 miljoen (schade € 97 miljoen) geboden had, voelde ik mij belazerd. **Intussen is gebleken dat Schiphol het niet alleen financieel maar zelfs fysiek onmogelijk wil maken dat onze Airport City wordt aangelegd.** V&W heeft nl. een omlegging van de A9 op slechts 600 meter van de dorpsbebouwing geprojecteerd met bovendien een landverslindende wirwar van wegen.

Onoverkoombaar nadeel daardoor is extra verkeerschaos. Nog erger dat er zo weinig ha. overblijven dat onze Airport City onmogelijk wordt. Deze oorlogsdaad vereist thans een andere aanpak dan publiceren, procederen en onderhandelen. Eind van dit jaar of begin volgend jaar zal blijken wat de effecten van mijn andere aanpak zullen zijn, voor Schiphol en de Staat der Nederlanden.

Crans, 22 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

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

Lees het hele verhaal op schipholwanbeleid.nl

Volg **SCHIPHOLGATE** op Twitter