

Open brief aan leden Staten-Generaal

Schiphol minder waard door (reservering) 2e Kaagbaan?

Is het belachelijk te veronderstellen dat Schiphol met een extra startbaan niet meer, maar juist minder waard zou worden? Toch is het zo, want de reservering voor de 2e Kaagbaan zal het conflict tussen Schiphol en Chipshol bestendigen, zelfs verheven. Behalve met Chipshol tevens met alle bedrijven die zich inmiddels in Schiphol-Rijk hebben gevestigd, waaronder het Radisson Hotel. In het FD van 12 oktober jl. met als titel "Claims tegen uitbreiding Schiphol" schreef journalist Jessayan "Minister Camiel Eurlings van Verkeer en Waterstaat kan schadeclaims tegemoet zien van ruim € 1 mrd als hij eventuele uitbreidingsplannen van Schiphol steunt." De ondertitel luidde "Bedrijven eisen schadevergoeding van € 1 mrd als Eurlings reservering tweede Kaagbaan afdwingt". Eerder nl. 19 augustus publiceerde deze journalist "Bedrijven verwijten Schiphol misbruik op vastgoedmarkt" met als ondertitel "Tweede Kaagbaan moet concurrentie uitschakelen". Als begin "Ondernemers die met hun bedrijf gevestigd zijn in het bedrijvenpark Schiphol-Rijk betichten de luchthaven Schiphol van concurrentievervalsing. Zij verwijten Schiphol Group en vastgoedochter Schiphol Real Estate (SRE) bedrijven met lage vierkante meterprijzen naar Schiphol-Centrum te lokken om zo Schiphol-Rijk dwars te zitten. Softwaregigant Microsoft verhuisde vorig jaar al zijn kantoor van Schiphol-Rijk naar Schiphol!" Ten overvloede als tussenkopje "27 leden telt de Coöperatie Park Schiphol-Rijk waaronder veel institutionele beleggers. ... 85 bedrijven zijn in Schiphol-Rijk gevestigd!"

Bestendiging van het conflict was al fataal voor de positie van Schiphol. Laat staan de verheving daarvan door Eurlings. In 10 jaar tijd, tussen 1998 en 2008, is Schiphol onder Cerfontaine op de wereldranglijst al gekelderd van nr. 8 naar nr. 14. Binnenkort nr. 20.

Daarentegen is De Gaulle gestegen van nr. 7 naar 5. Dat is mede te danken aan de overname van KLM door Air France. Daartegen heb ik Balkenende in mijn brief van 23 september 2003 gewaarschuwd (zie **bijlage 8** in mijn boek **Final Call**). Waarom desondanks doorgezet? Zou de KLM anders failliet gegaan zijn? Dat is maar de vraag. Immers het toen reeds failliete Alitalia bestaat nog steeds! De omstreden Berlusconi heeft zelfs kans gezien om voor dat failliete bedrijf € 1,25 mrd in de wacht te slepen nl. € 0,5 mrd meer dan voor de florerende KLM is betaald. Onze nationale trots nam daarentegen genoegen met slechts € 0,78 mrd, nota bene in een periode van hoogconjunctuur! En dan te bedenken dat Berlusconi dit presteerde tijdens de ergste financiële naoorlogse recessie! De luchthavenjournalist Arnold Burlage vond het voorwaardelijke bod van € 747 miljoen op Alitalia al te hoog althans daarmee vergeleken de overnameprijs van € 784 miljoen voor de KLM veel te laag blijkens zijn artikel in de Telegraaf van 18 maart 2008 **Even slikken voor Leo**. "Het voorwaardelijke bod dat Air France-KLM heeft uitgebracht op Alitalia moet vooral voor ex-KLM topman Leo van Wijk in meerdere opzichten even slikken zijn geweest. De € 784 miljoen die Air France op tafel legde voor de heel wat gezondere KLM met kroonjuwelen zoals Transavia en Schiphol is daarmee vergeleken peanuts." (**bijlage 9 Final Call**). Overigens is Burlage niet onder de indruk van Eurlings. In **Schone Schijn** van 30 november 2007 schreef hij "Minister Camiel Eurlings (Verkeer) die zonder al te veel kennis van luchtvaartzaken oud KLM-topman Leo van Wijk een "held"

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

Onlangs is 'Doodzonde tegen de Rechtsstaat' verschenen, het 3e boek van Drs. J. Poot, over de strijd van zijn onderneming Chipshol. Het boek is gratis te bestellen op de website schipholwanbeleid.nl

noemt vanwege de overname door Air France." Verder "Was het gisteren dan niet schrikken? Geen groei meer voor Schiphol maar 2% krimp en wel 4 à 5% groei op alle grote luchthavens." Tenslotte "Wat wil Nederland met de luchtvaart? Minister Eurlings zou zich daarover eens druk moeten maken in plaats van oud-directieleden van de KLM tot held te verheffen na de overdracht van hun maatschappij aan Frankrijk. Nederland heeft nu meer dan ooit behoefte aan luchtvaart (visie) in plaats van helden," (**bijlage 3 Final Call**).

Dat Eurlings niets geleerd heeft van de mislukte Polderbaan en geen visie heeft blijkt uit zijn Luchtvaartnota die een jaar geleden behandeld had moeten worden. Zijn recept voor Schiphol is nog meer startbanen: reservering van de peperdure 2e Kaagbaan tot 2020. Overigens was deze overbodige baan tot 2008 reeds 2 keer 3 jaar gereserveerd, er zou toen definitief worden besloten. O'Hare Chicago is een waarschuwend voorbeeld. Ondanks de recente extra 7e baan stijgt het aantal passagiers niet maar daalt dit van 72 miljoen in 2000 naar 64 miljoen in 2009 te wijten aan haar **inefficiënte tangentiële banenstelsel**. Daarentegen heeft Atlanta (in 1965 nr. 35 ter wereld) O'Hare (toen nog nr. 1) in 2000 overvleugeld met 80 miljoen passagiers dankzij haar **efficiënte evenwijdige 4 banen**. Niet alleen Atlanta is een sprekend voorbeeld, ook Heathrow dat met **2 banen** in 2008 reeds **67 miljoen** passagiers verwerkte. Schiphol met **6 banen** toen slechts **47 miljoen**.

Nijhuis, de nieuwe CEO van Schiphol komt thans met het onzinnige verhaal dat Schiphol het maximale aantal startbanen ter wereld, namelijk 7, hard nodig heeft vanwege de hevige winden. Is het op Heathrow nota bene met winden vanuit 2 zeeën, de Atlantische Oceaan en de Noordzee, soms windstil? Dat is slechts het geval tijdens de beruchte London fog. Nijhuis heeft demonstratief zich niet verwaardigd aanwezig te zijn op de presentatie van het Vriesman-rapport in januari 2009 aan de ministers van V&W en VROM. Daarin werd Schiphol opgeroepen het conflict met Chipshol te beëindigen. Hoewel het Vriesman-rapport in opdracht van Eurlings uitgebracht is, heeft deze minister dit advies niet alleen naast zich neergelegd, zelfs door zijn reservering van de 2e Kaagbaan voor verheving van het conflict gekozen!

Waarom? Waarom wil Eurlings bovendien niet van fouten leren? Is deze minister van Verkeer verkeerd?

1. Medio 1995 heb ik mijn advertentie tegen de Polderbaan gepubliceerd en doorzetting een Pyrrhus-overwinning genoemd. In plaats daarvan een baan in zee voorgesteld. KLM-piloten spreken over Kolderbaan. Niets daarvan geleerd, reserveert Eurlings thans een 2e Kolderbaan, nog meer miljarden verslindend en dodelijk voor bedrijfsleven en werkgelegenheid.
2. Nadat rechter Monster c.s. de luchthaven wegens oplegging van het bouwverbod op ons Groenenberg-terrein tot vergoeding van alle schade veroordeeld had, verzocht Schiphol onmiddellijk om intrekking. Schiphol was dus fout! Eurlings voldeed hieraan, 4 1/2 jaar na oplegging. Echter bebouwing van het Groenenberg-terrein maakte hij tegelijkertijd onmogelijk door reservering van de 2e Kaagbaan.

3. Ook de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), ressorterend onder de minister van Verkeer, is fout. Het Hof Amsterdam heeft immers bij arrest van 15 december jl. de LVNL aansprakelijk gesteld wegens de onjuiste stelling dat bebouwing van het Groenenberg-terrein "desastreuze gevolgen zou hebben voor de bereikbaarheid van Schiphol" waardoor op 19 februari 2003 het bouwverbod werd opgelegd.
4. Ook is de minister van Verkeer fout met de reservering van de 2e Kaagbaan. Namens het bedrijfsleven schrijft mr. Ekelmans in zijn brief aan de minister van 24 september 2009 "Gelet op het voorgaande **bent u niet bevoegd de reservering vast te leggen in een AMvB op grond van artikel 43 Wro, nu**"

Eurlings leert niets van fouten, is fout en is de minister die het conflict zoekt door confrontaties met:

- a. Chipshol.
- b. Het bedrijfsleven van Schiphol-Rijk.
- c. België, waaraan hij recent een rekening van € 200 miljoen gepresenteerd heeft als represaille voor de tegenwerking van Balkenende, die daardoor geen president van Europa geworden is en Eurlings zelf geen opvolger van Balkenende.
- d. De automobilisten wegens het rekeningrijden met het kistje waarin privégegevens als uitvoerder van George Orwell's 1984.

In deze machtspolitiek – Eurlings is niet de minister van Kennis is Macht, maar van de Staat is Macht – past zijn streven om ter wille van zijn carrière Schiphol met 3.000 ha. grond voor peanuts uit te leveren aan de Parijse luchthavens die thans 8% bezitten. Immers daarin past de reservering van de 2e Kaagbaan, waardoor Schiphol in waarde vermindert met als voorbeeld de gelukke verkwanseiling van de KLM onder verantwoordelijkheid van Balkenende. Het is geen geheim meer dat het presidentschap van Europa zijn vurige begeren was. Balkenende was dankzij de KLM-verkwanseiling de keuze van Sarkozy. Echter het conflict met België, niet verstandig, heeft hem de das omgedaan. De rekening van € 200 miljoen aan België van Eurlings was de druppel die de emmer deed overlopen. Balkenende en Eurlings maakten resp. maken ter wille van hun carrière het Nederlandse belang ondergeschikt aan het Franse belang. Paris vaut bien une messe. Deze advertentie draag ik daarom op aan die Kamerleden die het algemeen belang: geen verspilling van miljarden aan overbodige startbanen, de kostbare grond en werkgelegenheid, echter Schiphol als economische motor wél vooropstellen en oog hebben voor het welzijn van de bewoners.

Crans, 1 januari 2010

Drs. J. Poot (85)
Oprichter Chipshol-Groep (1986)
en Eurowoningen (1960)



PS. Zojuist lees ik in De Telegraaf van 08-01 dat Eurlings tegen het verzet van zijn ambtenaren - geen jaknikkers - ondanks de reeds gigantische voorbereidingskosten de kilometerheffing wil doordrukken, waartoe Karla Peijs niet bereid bleek. Het doordrukken van de 2e Kaagbaan is eveneens bewijs voor zijn gebrek aan kennis van zaken. Typerend daarbij is flink en doortastend overkomen. Gepaard met een vriendelijk gezicht is dat heel gevaarlijk.

