



C H I P S H O L

Nederlandse Mededingingsautoriteit
T.a.v. de heer mr. C.A. Fonteijn
Postbus 16326
2500 BH DEN HAAG

Schiphol-Rijk, 9 juli 2012
Ref.: 14774/C/e

Geachte heer Fonteijn,

Betreft: **beantwoording van brief NMa met aanvullende vragen
d.d. 31 mei 2012 met kenmerk 7194/49**

De vraagstelling in bovengenoemde brief is aanleiding om ons direct tot u te richten.

Onder uw voorgangers de heren Kalbfleisch en De Keijzer heeft de NMa alleen in de luchthavenactiviteiten van Schiphol een machtspositie geconstateerd. De non aviation activiteiten bleven altijd buiten schot. Gelet op de notulen van het Bestuursforum Schiphol resp. d.d. 4 maart 1999 en 4 juli 2003 (waarover wij de beschikking hebben gekregen) is dat opmerkelijk (**Bijlage 89**):

De subtop van kantoren daarentegen beslaat een behoorlijk grote groep. De gemeente Haarlemmermeer en SRE willen hierover niet teveel afspraken maken. Wel willen zij een afstemming plegen over prijsbeleid, fasering en criteria.

(...)

"De voorlopige conclusie daarvan is dat het nodig is om deze constructie voor te leggen aan de NMa met name omdat het aspect dat het hier op regionaal niveau prijsafspraken worden gemaakt, kritisch zou kunnen zijn in het kader van de mededingingsrechtelijke aspecten.

(...)

Tot slot is zijn inschatting dat het vragen van een advies aan NMa zal leiden tot de conclusie dat het in deze constructie gaat om een kartel waardoor het in zijn ogen wel aardige idee van de Pot-overeenkomst uiteindelijk toch zal sneuvelen. Hij (Stadig) maakt zich daar derhalve toch wat zorgen over."

De NMa stelt inmiddels wederom vragen waarop de antwoorden evident zijn en welke na raadpleging van publieke bronnen ook door de NMa zelf beantwoord hadden kunnen worden. Wenst de NMa werkelijk niet te breken met het beleid van de heren Kalbfleisch en De Keijzer of maakt de NMa inmiddels zelf deel uit van deze doofpot?

Alvorens de vragen te beantwoorden hechten wij eraan de zaak nogmaals kort uiteen te zetten.



De markt in casu is de markt voor gebiedsontwikkeling in de Schipholzone, voor luchthavengebonden bedrijven. Luchthavengebonden bedrijven willen zich dicht bij de terminal en de landingsbanen huisvesten. Het gaat er dus om wie aldaar de grond in eigendom heeft en wie de gebiedsontwikkelaars zijn in de Schipholzone. Locaties buiten de Schipholzone zijn derhalve irrelevant. De markt is daarmee buitengewoon overzichtelijk en strak gedefinieerd. Voor vestiging binnen de Schipholzone gelden strenge vestigingscriteria welke getoetst worden o.a. door Schiphol.

Staatsbedrijf Schiphol maakte deel uit van de SADC en het Bestuursforum waarin de betrokken overheden (samen met Schiphol als enige marktpartij) gezamenlijk beleid ontwikkelden om de vastgoed belangen van Schiphol en de betrokken provincie en gemeenten veilig te stellen. Daardoor is Schiphol als enige private marktpartij in staat gebleken om in nauwe samenwerking met die betrokken overheden ervoor te zorgen dat binnen de bestaande Schipholzone de gronden van Chipshol niet ontwikkeld konden worden. Vervolgens hebben deze partijen ervoor gezorgd dat de Schipholzone werd uitgebreid met als gevolg dat de aan Schiphol Real Estate (SRE), SADC en gemeente toebehorende gronden buiten de oorspronkelijke Schipholzone wel konden worden ontwikkeld (**Bijlage 87**).

Ter illustratie dient het zogenaamde Groenenbergterrein van Chipshol binnen de oorspronkelijke Schipholzone. Terwijl iedereen begreep dat het Groenenbergterrein bebouwd kon worden stelde Schiphol gezamenlijk met LVNL dat de bouwplannen van Chipshol "desastreuze gevolgen" voor de vliegveiligheid zouden hebben. Schiphol wist dat deze stelling volstrekt niet juist was. Nadat Schiphol door de rechtbank veroordeeld was tot schadevergoeding aan Chipshol wegens het bouwverbod, verzocht Schiphol dan ook snel weer om opheffing van het verbod. Uitgerekend de partijen die het meeste expertise hebben, en het dus konden weten, draaiden gezamenlijk bestuurlijk Nederland een rad voor ogen. Gevolg geen concurrentie op het gebied van gebiedsontwikkeling in de Schipholzone. Materiële stelling is dat Schiphol de LVNL laat adviseren wat zij willen en dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat met de 'adviezen' van de LVNL in de hand doet wat Schiphol vraagt.

In casu zijn de gemeente, de provincie, de LVNL en Schiphol allen veroordeeld of hebben schadevergoeding betaald. De notulen, interne stukken en externe rapporten (o.a. Vriesman) geven een beeld van structurele samenspanning met oneigenlijke middelen om SRE ter wille te zijn. De vraag rijst dan ook waarom de NMa nog steeds geen gebruik heeft gemaakt van haar bevoegdheden die ze in veel minder ernstige gevallen wel gebruikt heeft.

Bij ons is wederom de vraag gerezen waarom het NMa onderzoek niet serieus en slagvaardig wordt uitgevoerd. Het lijkt er op dat de NMa zich wel erg eenvoudig zand in de ogen wil laten strooien door Schiphol dat op verzoek van



de NMa naar aanleiding van de klacht van Chipshol met een nietszeggende volkomen irrelevante en niet gespecificeerde lijst met gebouweigenaren is gekomen terwijl Schiphol beschikt over een duidelijke overzichtskaart van de grondposities van Schiphol en Chipshol in de Schipholzone, d.w.z. de aldaar te ontwikkelen bedrijfsterreinen. Wij verzoeken u goede nota hiervan te nemen. In één oogopslag is op die kaart te zien dat Schiphol feitelijk de gehele Schipholzone controleert en Chipshol met haar grondposities de belangrijkste concurrent is. Het feit dat Schiphol heeft nagelaten hun eigen overzichtskaart van de Schipholzone "*Oriëntatie Grondposities Schiphol Groep*" (**Bijlage 87**) aan de NMa te over leggen spreekt boekdelen en is illustratief voor de opstelling van Schiphol. Het achterhouden van zulke cruciale informatie zou voor de NMa al voldoende reden moeten zijn om nader onderzoek te doen en kritischer te zijn jegens Schiphol. Dit zijn geen garnalenvissers maar geslepen professionals ondersteund door de beste advocaten, waaronder uw voormalige bestuurscollega De Keijzer, afkomstig van De Brauw, het kantoor dat Schiphol adviseert.

Bij deze brief treft u separaat aan de beantwoording van de aanvullende vragen van de NMa. Nogmaals verzoeken wij u goede nota te nemen van onze klacht van 12 mei 2011 en onze uitvoerige beantwoording van 19 september 2011 van uw vragen van 26 juli 2011.

Rest ons aan te geven dat het ons heeft verbaasd dat de NMa tot op heden niet is ingegaan op ons voorstel om op locatie te komen kijken en met ons de zaak te bespreken. Wij denken dat het uw begrip zeer zeker ten goede zou zijn gekomen en dat vele ons inziens overbodige vragen niet gesteld zouden zijn. Een aanbod dat nog steeds staat.

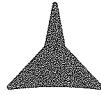
Gelet op de bovengenoemde citaten uit het Bestuursforum verzoeken wij u een expliciet antwoord te geven of er destijds met de NMa afspraken zijn gemaakt met Schiphol en de betrokken overheden over de al dan niet geoorloofdheid van de georganiseerde afstemming van het vastgoedprijnsbeleid (inclusief bestemmingswijzigingen van gronden) op en rond de luchthaven, zoals dat plaatsvond binnen het SADC en het Bestuursforum.

Eindconclusie

De NMa moet ervoor zorgen dat het er bij de concurrentie tussen bedrijven in Nederland eerlijk aan toe gaat. Hiertoe heeft ze drie hoofdtaken:

- kartelafspraken bestrijden
- misbruik van economische machtsposities tegengaan
- bepaalde concentraties van bedrijven toetsen

Echter de NMa gedraagt zich al vanaf haar ontstaan in 1998 als een partijdig advocatenkantoor ten gunste van Schiphol. Uit de vraagstelling blijkt dat de NMa nog steeds op zoek is naar argumenten om ten faveure van Schiphol de klacht af te wijzen. Van een kritische opstelling jegens Schiphol is geen sprake,



onzinnige argumenten en nietszeggende overzichten van Schiphol worden geslikt als zoete koek . Opmerkelijk en onaanvaardbaar omdat vaststaat dat:

- er prijsafspraken worden gemaakt,
- en partijen zich zelf in notulen afvragen of er niet sprake is van een kartel,
- het Vriesman-rapport van 29 januari 2009, uitgebracht in opdracht van minister van V & W Eurlings en de minister van VROM mevrouw Cramer kristalhelder is.

Huist de NMa soms op een andere planeet dan deze aarde? Bent u een vreemde in Jeruzalem?

De vraag is nu aan u, geachte heer Fonteijn, of u het beleid van uw voorganger Kalbfleisch (door minister Verhagen 2 maanden voor zijn pensionering weggezonden en door het OM aangeklaagd wegens meened, tevens door Chipshol voor corruptie) en de heer De Keijzer (afkomstig van het Schiphol advocatenkantoor De Brauw) voortzet?

Wordt de NMa onder uw leiding een fontein van helder, zuiver en levend water?

Afschrift naar minister Verhagen van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie.

Hoogachtend,
Chipshol Holding BV

(secret)

Drs. J. Poot, oprichter

Drs. P.J. Poot, directeur

- Bijlagen: A *Samenvatting beantwoording aanvullende vragen NMa d.d. 31 mei 2012*
B *Toelichtingen bij antwoorden vragen 1 – 8*
C *Aanvullende bijlagen*

Samenvatting beantwoording vragen NMa d.d. 31 mei 2012

De luchtverkeersleiding Nederland heeft op verschillende momenten geconcludeerd dat de bouwplannen van Chipshol voor het Groenenbergterrein tot beperkingen in het gebruik van de Aalsmeerbaan zouden leiden. Op basis van deze conclusie hebben verschillende overheidsorganen besluiten genomen die bebouwing van het Groenenbergterrein hebben belemmerd. Inmiddels heeft de Hoge Raad in zijn arrest van 25 mei 2012 (LJN:BU9920) het oordeel van het hof Amsterdam omtrent de onrechtmatigheid van de adviezen ten aanzien van de bebouwingmogelijkheden van het Groenenbergterrein bevestigd. Om te kunnen beoordelen of in deze mogelijk ook sprake is geweest van een mededingingsrechtelijke overtreding door Schiphol is meer gedetailleerde informatie nodig over de mogelijke betrokkenheid van Schiphol bij deze adviezen.

- 1. Beschikt u over feitelijke informatie die aantoont dat Schiphol een sturende rol heeft gespeeld bij de totstandkoming van de bovenbedoelde LVNL-adviezen? Wij ontvangen deze informatie graag van u.**

Ja, wij beschikken over uitvoerige feitelijke informatie welke overigens veelal publiek beschikbaar is. Daaruit blijkt dat Schiphol initiatiefnemer was en haar onroerend goedmaatschappij SRE, concurrent van Chipshol, steeds alles coördineerde en stelselmatig bezwaren tegen de plannen van Chipshol indiende. Voor de feitelijke documentatie incl. toelichting verwijzen wij u naar de Bijlage bij vraag 1.

- 2. Beschikt u over feitelijke informatie die aantoont dat Schiphol kennis had van de onjuistheid van mededelingen ter zake van de bebouwingmogelijkheden van het Groenenbergterrein door LVNL? Wij ontvangen deze informatie graag van u.**

Ja, wij beschikken over feitelijke informatie o.a. geheime Raadsnotulen en correspondentie met de gemeente over de bestemmingswijziging waaruit blijkt dat zelfs een leek begreep dat de stelling van LVNL, dat op het Groenenbergterrein niets gebouwd kon worden, uit de duim was gezogen en dus onjuist. De gemeente heeft daarom ook het bestemmingsplan gewoon gewijzigd ondanks de bezwaren van SRE/LVNL. Experts, LVNL en Schiphol wisten precies waar ze mee bezig waren: het met chirurgische precisie verhinderen uitsluitend van het Groenenbergterrein terwijl alle omliggende terreinen van SRE en SADC gewoon bebouwd konden worden, zie luchtfoto bij bijlage bij vraag 2 blz. 34. Alleen uit die foto blijkt overigens al dat Schiphol wist dat de mededelingen van LVNL onjuist waren. Het doel was uitsluitend de Chipsholplannen te verhinderen met als instrument LVNL. Voor de feitelijke documentatie verwijzen wij u naar de Bijlage bij vraag 2.

Het Hof Amsterdam voegde in de eerder aangehaalde uitspraak toe, dat de stelling van Chipshol dat LVNL willens en wetens onjuist c.q. onvolledig heeft geadviseerd met het oog op andere belangen dan die van de luchtverkeersveiligheid, te speculatief is om verder onderzoek in rechte te verdienen.

- 3. Beschikt u over feitelijke informatie die aantoont dat de adviezen van LVNL voortkwamen uit andere belangen dan die van de luchtverkeersveiligheid? Wij ontvangen deze informatie graag van u.**

Ja, los van het feit dat de LVNL als deskundige op dit gebied beter wist, blijkt uit alle onderliggende stukken dat de 'adviezen' van de LVNL gezamenlijk en op instigatie van Schiphol/SRE werden opgesteld. Bij cruciale acties wordt steeds verwezen naar de hele Luchtvaartsector (Bijlagen 70 en 73) en trekt men gezamenlijk op. Het enige belang was de vastgoedpositie van Schiphol. Voor de feitelijke documentatie verwijzen wij u naar de Bijlage bij vraag 3.

In uw brief van 19 september 2011 stelt u dat op enig moment de Schipholzone is uitgebreid waardoor ontwikkeling mogelijk werd van de A4 Zone West en Schiphol Logistics Park.

4. Kunt u verklaren op welke wijze de Schipholzone-uitbreiding deze ontwikkelingen mogelijk heeft gemaakt?

Ja, deze vraag doet ons overigens denken aan een uitspraak van Louis van Gaal: *"Ben ik nou zo slim of ben jij nou zo dom?"* Eerder hebben wij al duidelijk gemaakt dat in de oorspronkelijke Schipholzone alle Chipshol-locaties werden verhinderd. Tegelijkertijd werd de Schipholzone aanzienlijk vergroot waardoor grondposities van Schiphol etc. tot ontwikkeling konden worden gebracht o.a. A4 Zone West en Schiphol Logistics Park (SLP). Verder verwijzen wij u naar de Bijlage bij vraag 4.

De NMa heeft van Schiphol een lijst ontvangen met eigenaren van vastgoed op en nabij de luchthaven, deels op grond in eigendom van de luchthaven en deels op grond van derden (zie bijlage). Deze lijst suggereert dat naast Schiphol een groot aantal andere partijen op en nabij de luchthaven vastgoed heeft kunnen ontwikkelen. Dit lijkt in tegenspraak met uw stelling dat Chipshol als grootste private ontwikkelaar naast Schiphol actief is rondom de luchthaven.

5. Kunt u gemotiveerd aangeven waarom de ondernemingen niet als concurrerende vastgoedontwikkelaars moeten worden beschouwd?

Van de genoemde bedrijven binnen de Schipholzone kan worden gesteld dat geen van deze ondernemingen gebiedsontwikkelaar is met eigen grond in de Schipholzone. Het betreft uitsluitend: eindgebruikers, huurders, eigenaren van panden en beleggers. Dat een enkel pand ontwikkeld is door een projectontwikkelaar zou kunnen maar is irrelevant. Deze beschikken hoogstens over kleine snippers grond en zijn geen gebiedsontwikkelaar van bedrijventerreinen die zoals Chipshol over grote posities beschikt.

Chipshol is als gebiedsontwikkelaar uitgeschakeld binnen de Schipholzone en SRE is inmiddels de enig actieve partij voor gebiedsontwikkeling in die zone. Luchthavengebonden bedrijven kunnen derhalve alleen terecht bij SRE. In plaats van genoemde lijst had Schiphol NMa haar kaart "Oriëntatie Grondposities Schipholgroep (bijl. 87) moeten overhandigen! Een beeld zegt meer dan 1000 woorden. Verder verwijzen wij u naar de Bijlage bij vraag 5.

In de lijst van Schiphol staan ook Beukenhorst en de Zuid-As genoemd als voorbeelden van vastgoedontwikkeling nabij de luchthaven. Schiphol stelt dat deze gebieden, met uitzondering van een beperkt aantal bedrijven die op 'airside' gevestigd moeten zijn, voor het gros van de ondernemingen die zich nabij de luchthaven willen vestigen geschikte alternatieven zijn. Voor ondernemingen die zich zouden kunnen vestigen op het Groenenbergterrein, Chipshol Park-Rijk, of

in Badhoevedorp-Zuid zouden Beukenhorst of de Zuid-as dan ook geschikte alternatieven zijn.

6. Graag uw gemotiveerde reactie op deze stelling van Schiphol.

Alleen locaties in de Schipholzone, bestemd voor luchthavengebonden bedrijven, zijn relevant. Locaties BEUKENHORST OOST/WEST/ZUID en ZUID AS behoren niet tot de Schipholzone.

Het gaat erom dat bedrijven die zich willen vestigen in de Schipholzone alleen bij Schiphol/SADC/gemeente terecht kunnen die hun prijzen afstemmen (zie notulen Bestuursforum) en niet bij de private gebiedsontwikkelaar Chipshol. De markt buiten de Schipholzone is irrelevant. Een bedrijf kan zich ook vestigen in Den Haag of Groningen maar daar gaat het hier niet om. Waar het om gaat is dat luchthavengebonden bedrijven zich willen vestigen in de Schipholzone zo dicht mogelijk bij de terminal en de startbanen. Door toedoen van Schiphol c.s. is die markt verstoord.

Niet voor niets zijn de prijzen in de Schipholzone vele malen hoger dan daarbuiten. Hoe dicht bij de terminal en de startbanen hoe hoger de prijs.

Een medewerker van SRE heeft verklaard dat SRE in 2003 door Landinvest grond in Badhoevedorp-Zuid te koop aangeboden heeft gekregen, grenzend aan grond die zij al in bezit had. SRE heeft deze grond volgens de verklaring gekocht uit strategische overwegingen, omdat deze grond mogelijk in de toekomst bruikbaar zou zijn vanwege de eventuele aanleg van een nieuwe terminal of taxibaan. SRE stelt geen plannen te hebben gehad om op deze grond commercieel vastgoed te ontwikkelen. Verder stelt SRE dat zij op het moment van de aankoop geen informatie had over een voorgenomen bestemmingswijziging van bufferzone in een bestemming die bebouwing mogelijk zou maken.

7. Beschikt u over feitelijke informatie die aantoont dat Schiphol (c.q. SRE) op het moment van aankoop van deze gronden kennis had van een voorgenomen bestemmingswijziging? Wij ontvangen deze informatie graag van u.

Ja, verwezen wordt naar de Bijlage bij vraag 7.

Schiphol stelt dat de reservering voor de parallelle Kaagbaan uitsluitend ten doel heeft om de toekomstige capaciteit van het vliegverkeer veilig te stellen. Bij bepaalde windrichtingen en gegeven normen voor geluidshinder zou deze baan in de piek noodzakelijk kunnen zijn bij een toekomstige groei van het luchtverkeer. Zij stelt verder dat bij dergelijke grote infrastructurele stappen een lange termijnvisie noodzakelijk en (ook internationaal) gebruikelijk is. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft eveneens verklaard dat (het continueren van) de reservering is gedaan om mogelijke toekomstige groei van het vliegverkeer te accommoderen.

8. Beschikt u over feitelijke informatie die aantoont dat Schiphol bewust aan de overheid onjuiste informatie heeft verschaft ten aanzien van de mogelijke toekomstige noodzaak van een parallelle Kaagbaan voor het vliegverkeer? Wij ontvangen deze informatie graag van u.

Ja. Feitelijk staat vast dat Schiphol en het ministerie van Verkeer en Waterstaat samen optrekken bij dit soort projecten. Dat gebeurde eerst bij de Polderbaan die er op luchtvaarttechnische argumenten is gekomen maar die feitelijk een zeer aanzienlijke land uitbreiding van Schiphol betekende ("landje pik"). Een eventuele parallelle Kaagbaan verstoort de ontwikkeling van Chipshol gronden (GBT en Pruissen II) en is vliegtechnisch onnodig. Verder verwijzen wij u naar de Bijlage bij vraag 8.