

# regering: REGEER (Deel 2)

**Door de passiviteit van Balkenende I t/m IV kon Schiphol tot op heden ongestoord zijn gang gaan. Balkenende IV moet per omgaand het roer omgooien, daarbij geprikkeld door het Parlement. In deel 1 heb ik 4 noodzakelijke maatregelen aangegeven, vandaag belicht ik 3 andere.**

“Bewoners laat u niet als schapen naar de slachtbank leiden”

“Ende mit Schrecken oder ein Schrecken ohne (Balkan)Ende?”

“Steun aan Airport City en gematigde schadeloosstelling of escalatie met miljardenclaim?”

“Hoogste tijd dat de MP zélf VOC-mentaliteit toont”

**5. Vorming van actiegroepen is noodzakelijk.** Allereerst van bewoners, niet van vele afzonderlijke groepen maar van één krachtige groep met als slagzin “Bewoners verenigt u, u hebt niets anders te verliezen dan uw ketenen: Kolderbanen, straks de 2e Kaagbaan.”

NB. Ik ben geen Marxist maar was actief lid van de ARP o.a. lid sprekersorganisatie. Vandaar dat het mij pijn doet Balkenende te bekritisieren. Echter 5 jaar heeft de MP mij als oud vuil behandeld nu kan ik niet langer zwijgen, mede vanwege urgente maatregelen.

In AR stijl vraag ik thans “Bewoners laat u niet als schapen naar de slachtbank leiden door Cerfontaine en Eurlings.” Chipshol is bereid via het Chipsholfonds bij te dragen in de kosten van de centrale bewonersorganisatie. Overigens waar is de organisatie van belastingbetalers die protesteert tegen verspilling van hun duur betaalde belasting? Waar is de organisatie van werknemers die opkomt voor vestiging van innovatieve ondernemingen rond Schiphol? Waar de werkgroep van planologen die aan de verdere aantasting van de Randstad een halt toeroept?

**6. Ingrijpen door het Parlement (zie Menalda) nog urgenter.** Waarom zet de PvdA het verzoek om een parlementaire enquête naar het wanbeleid van Schiphol, het initiatief van **Duivesteijn** - verworpen door een nipte meerderheid van CDA, VVD - niet door? Mag dat niet van het CDA? Waarom blijft de landelijke politiek zo afwachtend? Veel, niet alleen werkgelegenheid, staat op het spel.

**7. Realisatie Airport City Badhoevedorp een must** Airport City Badhoevedorp is een must voor Schiphol wil dit zich handhaven als mainport en niet verder wegzakken. Onder Cerfontaine is onze nationale luchthaven van nr. 8 afgezaakt tot nr. 12 in 2006. Dit jaar wordt dat nr. 13, ingehaald door Madrid. Binnenkort nr. 17?

NB. Een woordvoerder van Schiphol bagatelliseerde dit: “De winst van Madrid is van binnenlands verkeer.” Echter de afstand tussen Madrid en Gran Canaria is groter dan die tussen Amsterdam en Londen, Parijs, Frankfurt, Kopenhagen, Brussel etc. De EU is domestic market!

Uit het FD van 21 mei citeer ik: “De brandende vraag is: ontwikkelt Schiphol zich op een gecoördineerde, efficiënte, aantrekkelijke en vanuit het milieu oogpunt duurzame manier? Of krijgt Schiphol te maken met lukrake ontwikkelingen die economisch inefficiënt zijn, leiden tot een wanstaltige omgeving, hield Kasarda zijn gehoor voor. (Prof Kasarda is de autoriteit inzake Airport Cities, was voorzitter van het congres daarover in Frankfurt op 24 april jl. - JP). Toch is het in Nederland niet te laat zegt Kasarda. Hij wijst op een unieke locatie nabij Schiphol: Badhoevedorp-Zuid. De pioniersvisie van Poot sr. vertoont frappante overeenkomsten met de visie die hoogleraar Kasarda nu uitdraagt maar volgens Kasarda was Jan Poot zijn tijd ver vooruit.”

**Reeds in mijn gepubliceerde rapport van 19 juli 1989 “Schiphol luchthaven nr. 1” heb ik de stichting van een Airport City, centrum van internationale allure, ten zuiden van Badhoevedorp voorgesteld,** als onderdeel van het te stichten aantrekkelijke woon- en werkgebied tussen Amsterdam en Den Haag. Daartoe enkele citaten uit de samenvatting:

■ **Tussen Amsterdam en Den Haag kan het aantrekkelijkste woon- en werkgebied van Nederland worden ontwikkeld. De woon/werkomgeving van Schiphol is nl. bijzonder veelzijdig met 5 gevarieerde landschappen, 7 aantrekkelijke steden ....**

■ **Ter versterking van haar hubfunctie en internationale concurrentiepositie heeft Schiphol een centrum van internationale allure broodnodig. Zo'n toplocatie bestaat uit kantoren voor multinationals, hotels, convention centers, trade- en infomarts, shopping malls en high tech. Deze centra zijn niet alleen van hoge kwaliteit wat werkgelegenheid betreft, maar bovendien van grote omvang: vele honderdduizenden meters bvo. Elke luchthaven van betekenis bezit tenminste één centrum van internationale allure: de Amerikaanse twee t.w. in downtown en naast de terminal. .... Als enige en unieke plek komt Badhoevedorp-Zuid daarvoor in aanmerking. .... en is ideale locatie voor het openbaar vervoer. Het lijkt nl. niet uitgesloten dat meer dan de helft van de geraamde toekomstige 70.000 werknemers gebruik zal maken van het openbaar vervoer. Bovendien zullen duizenden werknemers luchtreiziger zijn, o.a. aan de Cote d'Azur woonachtig. Omgekeerd zullen veel Randstadbewoners in Europese wereldsteden werkzaam zijn. Vandaar dat de connecting hub moet worden ingesteld op de behoeften en het comfort van overstappende passagiers. .... Schiphol heeft met zo'n centrum een voorsprong op alle Europese vliegvelden. Zonder deze toplocatie zal Schiphol evenwel afzakken van nr. 4 tot regionale luchthaven. Dankzij dit centrum van internationale allure kan Nederland**

## correspondentieadres:

Boeing Avenue 250,  
1119 PZ Schiphol-Rijk

jp@visionplaza.nl

naast distributieland congresland worden en **Amsterdam congresstad, toeristisch en financieel centrum en de regio vestigingsplaats van multinationals en high tech.**

■ **Dichtbij de toplocatie Badhoevedorp-Zuid dienen aantrekkelijke woongebieden te worden gesticht. Anders zal het moeilijk worden hoogwaardige werkgelegenheid aan te trekken, met name geldt dit voor Japanners en Amerikanen. Voorwaarde is eveneens dat woon- en werkgebieden dicht bij elkaar liggen, hoofdzakelijk in de Haarlemmermeer en bereikbaar via openbaar vervoer.**

■ **Het belang van Schiphol en van de werkgelegenheid in de Randstad en de bescherming van het milieu eisen de vorming van een sterke politieke eenheid, tevens stedenbouwkundige eenheid, d.w.z. een echte Randstad. Naar mate de nationale grenzen vervagen treden de metropolen steeds meer op de voorgrond, zoals in de USA en de Europese steden in de Middeleeuwen. Atlanta en Chicago concurreren met elkaar. Zo kan Amsterdam, dan wel Randstad, met Brussel gaan concurreren, maar nog beter, als indertijd de Hanzesteden, met elkaar gaan samenwerken. Beide profiteren daarvan maar het meest Schiphol, Amsterdam en de Randstad.**

NB. Mijn eis van Randstad als politieke eenheid is evenals Airport City recent door Schiphol overgenomen, uiteraard zonder bronvermelding (plagiat).

Schiphol zal alle zeilen moeten bijzetten om centrum van internationale allure te worden. Temeer omdat Schiphol:

■ geen goed banenstelsel bezit: volgens de voorzitter van de Raad van Advies van V&W een failliet banenstelsel;

■ geen bewaarde CEO heeft, noch een voor haar taak berekende RvC;

■ kansen zoals de Airport City niet benut, al 15 jaar tegengewerkt heeft;

■ het conflict zoekt en op de spits drijft in plaats van de broodnodige samenwerking met bedrijfsleven en bewoners als in Atlanta.

Waarom vat Balkenende Schiphol - de heilige koe - niet bij de horens? Neem een voorbeeld aan Sarkozy. Reeds de eerste dag ging deze naar Merkel en besprak met haar o.a. het probleem Airbus. De volgende dag zat hij in Toulouse. Sarkozy stuurde niet zijn ministers 100 dagen het land in om aan de weet te komen wat de Fransen op hun lever hadden. Dat wist hij allang. Balkenende kennelijk niet, zij het reeds 5 jaar minister-president. De Franse ministers hadden uiteraard zelf een program, wisten wat zij wilden bereiken. Sarkozy had geen behoefte aan een toneelstukje bij een soort Knevel, uiteraard slecht gevallen. Sarkozy stelt de oplossing van binnenlandse problemen voorop terwijl Balkenende deze laat liggen en zich op EU en Islam concentreert, overigens zonder succes.

NB. Als EU president heeft Balkenende Turkije binnengehaald en triomfantelijk verklaard “geschiedenis te hebben geschreven”. Daarvan komt niets terecht, Sarkozy wil daar niets van weten. Merkel had al veel eerder verklaard tegen opname van Turkije te zijn. Ook bij referendum Europese Grondwet heeft Balkenende een grote nederlaag geleden: de Nederlandse kiezer aarzeld niet hem, ondanks zijn waarschuwing, “voor gek te zetten”.

Hoe dan ook het wordt hoogste tijd dat de MP zélf VOC mentaliteit toont, met name de kansen voor werkgelegenheid bij Schiphol gaat benutten. Gelet op “zijn eerste zorg voor de werkgelegenheid” zou Nederland bovendien mogen verwachten dat de MP niet passief blijft bij de uitverkoop van Nederland: nu weer ABN AMRO. Veelzeggend is het artikel in NRC van 28 april jl. “Filiaal Nederland, wie volgt De Bank?” Reeds vier jaar eerder heb ik de MP op deze zorgwekkende ontwikkeling gewezen in mijn brief van 23 september 2003 inzake de voorgenomen overname van KLM: “De positie van onze (inter)nationale luchthaven is in hoge mate afhankelijk van de dominating airline. De KLM heeft Schiphol gemaakt. ... Heeft Air France hetzelfde belang bij de groei van Schiphol als de KLM? En wat is het effect op de werkgelegenheid in Nederland?” Ondernemingen als Shell waarin Nederland de meerderheid had, Unilever (50/50), Philips, Akzo, Fokker, KLM ontstaan niet meer in Nederland. Fokker is reeds verdwenen. De KLM is nu aan de beurt. We hebben geen Bill Gates. We moeten het hebben van dependances van Amerikaanse bedrijven voor de moderne technologie. Deze vestigen zich slechts als aan 2 voorwaarden voldaan wordt:

1. Schiphol moet een steeds sterkere hub worden.
2. Rondom Schiphol aantrekkelijke business- en woonparken gevestigd worden, zoals ik reeds in 1980 voorgesteld heb in mijn brochure “Structuurplan Holland West .... Nederland let op uw saeck.”

Na 100 dagen dialoog - spontaan uitgaand van het volk of van geselecteerden? - kwam Balkenende IV eindelijk met zijn nieuwe beleid. Vol verwachting klopte ons hart. Helaas het artikel van de Telegraaf van 15 juni liegt er niet om “**Golf van kritiek op beleidsplan**”. De 2 artikelen in het FD van gelijke datum niet minder “**Ondernemers kraken zwakke start coalitie VOC mentaliteit ontbreekt**” en het hoofdartikel “**Potsierlijke vertoning - Beleidsprogramma kabinet overtuigt niet!**”

Daaruit citeer ik: “**HET KABINET IS HET KABINET van de kleine dingen. ....Zij wezen op hun 74 doelstellingen voor de komende vier jaar. .... in veel gevallen meer goede bedoelingen dan harde afspraken. Neem bijvoorbeeld doelstelling 29: ‘Het realiseren van een beperkt aantal complexe, samenhangende ruimtelijke opgaven van nationale betekenis.’ Of zie doel 14: ‘Het versterken van het innovatief vermogen van de Nederlandse economie.’**” Veelbelovend voor Airport City Badhoevedorp? Zu schön um wahr zu sein. Concentratiegebied van innovatieve high tech bedrijven door Chipshol in 1992 gelanceerd maar door Schiphol al 15 en door Balkenende al 5 jaar tegengehouden.

In 1980 heb ik het rapport “**Structuurplan Holland-West**” uitgegeven met daarin het groeidiistrict Haarlemmermeer Bollenstreek. Hoofddorp en Nieuw-Vennep hebben zich exact zo ontwikkeld nl. lineair in de richting van Schiphol, niet aangeplakt tegen Haarlem zoals in het niet gerealiseerde provinciale plan NORON. Zoals vermeld heb ik reeds in 1989 in mijn rapport “**Schiphol luchthaven nr. 1**” de noodzaak voor Schiphol van een centrum van internationale allure bepleit ten zuiden van Badhoevedorp, wil Schiphol niet afzakken van nr. 4 in Europa tot nr. ? In 1992 heb ik het plan Airport City Badhoevedorp-Zuid gelanceerd. Niemand minder dan de Airport City expert Prof Kasarda heeft publiekelijk gesteld dat met de start niet langer gewacht mag worden. Desondanks ondervind ik nog steeds tegenwerking van Schiphol, V&W en Balkenende IV.

Ik ben het goed zat, dat mijn plannen worden tegengehouden en beoordeeld door ondeskundigen zoals Cerfontaine, Eurlings en Balkenende terwijl verstandige bestuurders van Haarlemmermeer en Noord-Holland staan te trappelen om samen met Chipshol deze broodnodige Airport City van de grond te brengen. Nergens ter wereld is zo'n gigantisch project gerealiseerd. Ik ben niet de mindere van Eurlings. Wat weet deze minister, zonder ervaring, af van planologie en ondernemen? Hij is een gevangene van zijn ambtelijke top zoals eerder Schultz van Haegen. Heeft even weinig kennis van zaken als zijn top die verantwoordelijk is voor miljarden aan misleunen bij Polderbaan, Betuwelijn en HSL (zie FD d.d. 21 juni jl. “**Rekenkamer kraakt ministerie over HSL**”). Moet het zo doorgaan? Mogen de verantwoordelijken toch aanblijven? Ongestraft?

Evenmin ben ik de mindere van Balkenende, geen inspirerende leider met initiatieven zoals Blair, Merkel en Sarkozy, bovendien initiatieven zoals onze Airport City al 5 jaar tegenwerkend.

NB. Ik schrijf dit niet om mijzelf op de borst te slaan. Ik accepteer niet langer als oud vuil behandeld te worden door Balkenende c.s. tegen het belang van Schiphol, de bewoners etc. Ik ben ook maar een mens, bovendien oud maar niet “der dagen zat”. Op dit punt gekomen moet ik degenen uit de droom helpen dat het mij met schadeclaims hoofdzakelijk om geld te doen is. Als dit waar zou zijn, had ik beter onze omvangrijke grondpositie allang kunnen verkopen. Bovendien, hoeveel ondernemers zouden het risico van een advertentie in de Volkskrant (1995) tegen de Kolderbaan genomen hebben? Hoeveel ondernemers zijn er die op hun 62ste een succesvolle onderneming opgericht hebben? Daarvoor ben ik niet beloond maar gestraft met onder meer een onterecht bouwverbod en stelselmatige tegenwerking. **Dientengevolge slonk tussen 1995 en 2000 onze grondpositie met 450 ha. Met een schade van f 1.500/m<sup>2</sup> in 2000 betekend dit een verlies van f 6 ¼ miljard of € 3 miljard, alleen op grond. De schade is nog aanzienlijk hoger omdat Chipshol geen grondspeculant is maar ontwikkelt en belegt en daarop 3 keer zoveel verdient.**

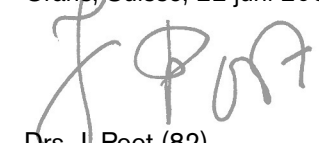
Welnu uitgaande van doelstellingen 29 en 14 - wat zijn die “**complexe samenhangende ruimtelijke opgaven van nationale betekenis**”? - stel ik Balkenende IV voor de keus:

■ steun aan Airport City Badhoevedorp en schadeloosstelling door Staat en Schiphol, zij het dan met mate zoals bij gemeente en provincie: ein **Ende mit Schrecken voor Schiphol;**

■ of escalatie van het conflict: ein **Schrecken ohne (Balken)Ende?** In dat geval jarenlange procedures met Amerikaanse advocaten omdat Chipshol dan gedwongen wordt bovengenoemde miljarden-claim in te dienen. Uit het Chipsholfonds zal daarvan een deel uitgekeerd worden aan de centrale bewonersorganisatie.

Het is úw staatsbedrijf dat blundert en manipuleert, met topambtenaren als tobfiguren. Balkenende, Eurlings en Hirsch Ballin, gedraag u niet langer als ambtenaar en beroep u niet ten onrechte op “**onder de rechter**”. Maak zelf de VOC mentaliteit waar en ondersteun een onderneming met visie bij de realisering van Airport City Badhoevedorp: prioriteit van Haarlemmermeer, Noord-Holland, niet te vergeten bewoners. Regering REGEER.

Crans, Suisse, 22 juni 2007



Drs. J. Poot (82)  
Oprichter Chipshol-groep (1986)  
en Eurowoningen (1960)

