

Gebiedsontwikkelaar Chipshol pleit voor Masterplan ontwikkeling Schiphol-Regio

‘Badhoevedorp-Zuid kan de meest interessante

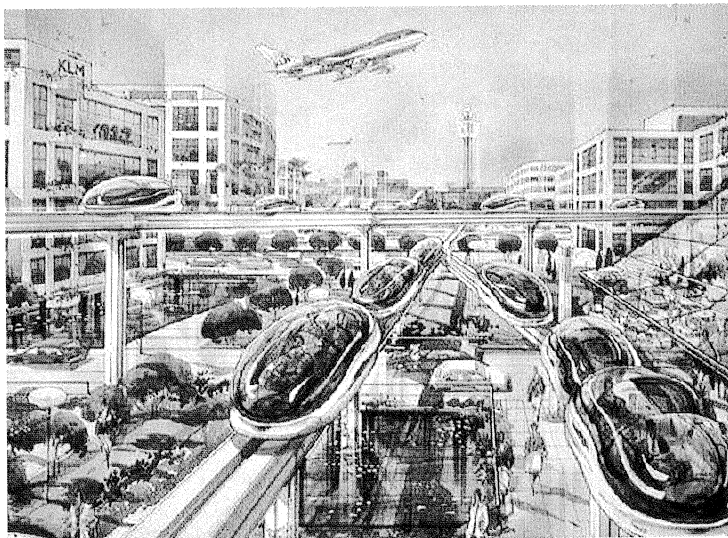


Schiphol is een inefficiënte luchthaven. Dat zegt Peter Poot, directeur van Chipshol, de grootste particuliere gebiedsontwikkelaar in de Schiphol-Regio. ‘Schiphol heeft in vergelijking met alle andere grote internationale luchthavens het laagste aantal passagiers per startbaan,’ zegt hij. ‘Ook voor wat betreft het aantal vliegbewegingen per baan staat de luchthaven onderaan de ranglijst.’ Volgens Poot is het beleid om de geluidsoverlast te spreiden via steeds meer startbanen daar debet aan. ‘Niet alleen grond- en geldverspilling zijn het gevolg maar ook oeverloze discussies over hoe we eigenlijk verder willen groeien met de luchthaven. Onze boodschap is dat overheid en bedrijfsleven eendrachtig moeten samenwerken om de schaarse grond zo efficiënt mogelijk te benutten. Daardoor zal met name Badhoevedorp-Zuid zich kunnen ontwikkelen tot één van de meest aantrekkelijke woon- en werklocaties van Europa.’

plek van Nederland worden'

Voor Poot is de luchthaven van Atlanta (35e op de ranglijst in 1965 en nummer 1 sinds het jaar 2000) hét voorbeeld van hoe een luchthavengebied moet worden ingericht, waardoor er een enorme economische groei kan worden bereikt. 'Alle startbanen zijn daar parallel en daarom concentreert de geluidsoverlast zich in een relatief klein gebied,' zegt Poot. 'Per saldo ontstaat er dan veel meer ruimte om te bouwen en te ontwikkelen en dat is iets dat Atlanta goed heeft ingezien. De aantrekkelijkheid voor het bedrijfsleven om zich daar te vestigen is toegenomen, mede ook omdat het vliegveld dankzij Delta Airlines een echte 'hub-functie' kreeg.' Het huidige tangentiële banenstelsel van Schiphol verhindert volgens Poot een soortgelijke efficiënte ontwikkeling van de Schiphol-Regio. 'We moeten een voorbeeld nemen aan de Atlanta-aanpak,' zegt hij. 'Ik pleit dan ook voor een cultuuromslag in de beleidsvorming. Als we namelijk zo doorgaan met Schiphol, heeft straks de hele Randstad overlast en kunnen duizenden hectare grond niet worden bebouwd. We moeten nu in eerste instantie vooral geen nieuwe startbanen, zoals de Polderbaan, meer willen aanleggen. Wel moeten we keuzes maken over de intensiteit van het baangebruik en de concentratie

van geluidsoverlast in een beperkt gebied. En, we moeten een ander beleid gaan voeren voor het oplossen van die overlast.'



People movers vervangen auto's.

Poot vreest dat anders op en rondom Schiphol het 'Chicago O'Hare' model gaat ontstaan. 'Probleem in 'The Windy City' was dat men toen de enorme ontwikkeling van de luchtvaart niet kon voorzien. Ook die luchthaven kent een wirwar van startbanen en verkeerswegen. Er was helemaal geen Masterplan voor de toekomst.' Werkgelegenheid is waar het volgens Poot uiteindelijk om gaat. 'We

moeten in Nederland meer hoogwaardige bedrijvigheid binnen halen om te kunnen blijven meetellen in het mondiale bedrijfsleven. Dat kan als je het gebied rondom het vliegveld aantrekkelijk inricht.

Poot denkt dan voornamelijk aan high tech bedrijven, ondernemers die grote ontwikkelingen genereren, zoals een Microsoft, dat intussen ook al is neergestreken in het eerste business park van Chipshol. 'De steden van de toekomst ontstaan rondom de luchthavens,' zegt Poot 'daar vestigen zich ook de bedrijven van de toekomst.' 'Op basis van die visie hebben we onszelf bij onze oprichting in 1986 niet voor niets 'Chipshol' genoemd.'

Volgens Poot zouden de te ontwikkelen businessparken een dusdanige kwaliteit kunnen bieden

dat je daarmee zelfs een fantastisch exportproduct creëert. 'Wij kiezen voor een ruime opzet van de terreinen,' legt Poot uit. 'Wij zijn er verder van overtuigd dat half verdiept parkeren de meest economische en meest fraaie optie is om een oplossing te vinden voor het 'wegwerken' van het blik. Wij gaan bovendien uit van vijftig procent landscaping in het businesspark.'

Met andere woorden, de helft van het te ontwikkelen gebied bestaat uit groen en water.' Ook worden in Poot's visie de gebouwen gegroepeerd rondom sfeervolle pleinen en wordt er veel aandacht besteed aan de architectuur. 'De ruimte van buiten moet je laten doorvloeien naar binnen,' zegt hij. Een modern openbaar vervoersnet – zoals bijvoorbeeld een systeem van People Movers op monorails – zou in zijn optiek niet alleen een hoge mate van snel en comfortabel vervoer kunnen opleveren maar tegelijkertijd de uitstraling van businessparken op een veel hoger niveau kunnen brengen. 'De bottomline is dat je aantrekkingskracht moet hebben. Dat kan als de overheid zorgt voor een superieure infrastructuur, als alle partijen de visie nastreven rond Schiphol de meest aantrekkelijke woon- en werklocatie van Europa te willen creëren en dat met de beste luchtvaartmaatschappijen de hubfunctie van Schiphol verder wordt ontwikkeld.'

Toch realiseert Poot zich terdege dat Rome en Keulen ook niet op één dag zijn gebouwd. Een bedrijf als Chipsol heeft vanzelfsprekend ook te maken met de huidige fysieke beperkingen én de wetgeving van dit moment. Desalniettemin blijft Poot pleiten voor het niet verder ontwikkelen van de plannen om wéér een nieuwe baan aan te leggen bij Schiphol. 'Nee, laten we nu eerst eens een Masterplan ontwikkelen waarin we visie voor de toekomst neerleggen. En dat moeten we doen met alle partijen.'

BADHOEVEDORP-ZUID

De meest interessante locatie waar volgens Poot ontwikkeld kan worden is Badhoevedorp-Zuid. 'Dat wordt de beste locatie van Nederland,' zegt hij. 'Het vrij liggende terrein is prachtig te ontwikkelen tot een Airportcity van internationale allure. Dat zal heel goed zijn voor de luchthaven en ook voor Nederland.' Volgens Poot mag het gebied niet specifiek een kantorengedrag worden. 'Wij zien daar de ultieme uitdaging om zowel kwantiteit, kwaliteit

als diversiteit te bieden, met onder andere hotels, congresfaciliteiten, een Shopping Mall, kantoren, appartementen en een People Mover System.'

De toekomstige omlegging van de A9, die ten zuiden van Badhoevedorp zal gaan lopen, zal daar in Poot's visie ook nog aan eens bijdragen.

'De gemeente Haarlemmermeer heeft haar nek uitgestoken om die omlegging voor elkaar te krijgen,' zegt hij. 'Dat financiële risico, moeten we dan ook zo goed mogelijk weten in te perken. Daarom moeten we nu als eerste overeenstemming bereiken over de uitgangspunten voor de ontwikkeling van dit gebied. Kortom, wat willen we met Badhoevedorp-Zuid? En wat willen we met Schiphol? De belangrijkste partijen moeten nu aan tafel; Schiphol, de gemeente Haarlemmermeer, de Provincie en niet te vergeten natuurlijk de bewoners van Badhoevedorp of een vertegenwoordiging daarvan. Want er staat nogal wat te gebeuren daar in het noorden van Haarlemmermeer. Daar móet je dus iedereen bij betrekken.'

Voor het gebied zal er in ieder geval een enorme impuls ontstaan. 'Niet alleen op economisch vlak. Ook sociale en maatschappelijke aspecten zullen wezenlijk worden beïnvloed. Ik denk bovendien dat de huizenprijzen van Badhoevedorp flink omhoog zullen schieten als we dergelijke ontwikkelingen van de grond kunnen krijgen. Het wordt een hele interessante plek om te gaan wonen. Misschien zelfs wel de méést interessante plek

van Nederland.' Volgens Poot zal die optelsom van impulsen in de toekomst leiden tot een toename van de werkgelegenheid en dus een stijging van de economische reuring. 'We kunnen hiermee de Haarlemmermeer mooi maken en internationaal

op de kaart zetten,' zegt hij. 'Als we wonen, werken en recreatie goed met elkaar in balans laten zijn, dan hebben we met Badhoevedorp-Zuid de beste troefkaart van Nederland. De vraag is alleen of alle partijen deze kaart willen uitspelen. Het is de hoogste tijd om deze unieke kans via intensieve samenwerking - net als in Atlanta - te gaan benutten. ■



Fraaie gebouwen rondom pleinen.



Meer dan 50% groen en water.