

bedrijfsportret > Wat een mooi bedrijvenpark moest worden op Schiphol Zuid-Oost, ligt na zeven jaar nog steeds braak. Gebiedontwikkelaar Peter Poot van Chipshol wijst met de beschuldigende vinger naar de luchthaven en de overheid. "Wij zijn hier binnengedrongen in het domein van monopolist Schiphol."

TEKST ROBERT MULDER'S FOTOGRAFIE MENNO KOK

GRONDDoorlog

Kom, we gaan even het balkon op. Dan zie je meteen waar ik het over heb." Peter Poot springt op uit zijn stoel en opent de glazen balkondeuren. Even later staan we op een zonovergoten dakterras. Het uitzicht over Schiphol-Rijk is adembenemend. Voor ons torent een kantoorgebouw van de KLM, iets verder staat het Radisson SAS hotel. Aan de horizon domineren de gebouwen van Schiphol, de verkeers-toren en het WTC. "En daar in de verte kun je nog net het Groenenbergterrein zien," zegt Poot, terwijl hij naar de Aalsmeerbaan wijst. "Daar is het allemaal om te doen."

Het is er niet aan af te zien, maar wat oogt als een aardappelveld is al zeven jaar de inzet van een hevige juridische strijd. Poot, directeur van gebiedontwikkelaar Chipshol, had grootse plannen met het ruim 25 hectare grote terrein. Hij wilde er bedrijfspanden neerzetten, wegen aanleggen en misschien nog wel een vrachtterminal bouwen. De eerste huurders hadden zich al aangemeld. Maar zoals de zaken er nu voorstaan, komt er helemaal niets. "Ik mag hier wel bouwen hoor," vertelt Poot. Hij zet zijn zonnebril op en strijkt zijn uit de plooi gevallen blonde haren glad. "Maar dan van nul tot drie meter hoog. Wat kun je daar nou bouwen? Er kan misschien net een stacaravan op." En dus blijft het terrein er voorlopig verlaten bij liggen.

De bouwplannen van Chipshol, de grootste particuliere ontwikkelaar rond de luchthaven, sneuvelen vier maanden geleden. Op 16 januari kondigde demissionair staatssecretaris Melanie Schultz van Haegen van Verkeer en Waterstaat officieel een bouwverbod af voor het terrein. Het was een reactie op een persoonlijk verzoek van Gerlach Cerfontaine, dat zes dagen eerder per brief was binnengekomen. Bebouwing zo vlak naast de Aalsmeerbaan, schreef de Schiphol-

directeur, zou leiden tot 'ernstige beperkingen in het gebruik van de baan'. Uit de schriftelijke motivatie van Schultz blijkt dat het bestemmingsplan niet voldeed aan regels die pas op 20 februari (drie weken later) zouden ingaan. De bebouwing was te hoog en ook het volume van de panden voldeed niet aan de voorschriften. De staatssecretaris haalde bij hoge uitzondering dit toekomstige hoogteregime een maand naar voren.

Een pijnlijke tegenslag voor Poot, die op het eerste gezicht de wettelijke beperkingen verkeerd leek te hebben ingeschat. Toch is er meer aan de hand. Poot heeft de afgelopen vier jaar zoveel heisa meegemaakt rond het terrein, dat er volgens hem niet langer sprake is van toeval. "Er zijn natuurlijk argumenten tegen onze bouwplannen," legt hij uit terwijl we door de balkondeuren zijn werkkamer binnenstappen. "Maar die kwamen nooit in één keer op ons af. Steeds als we dachten te kunnen gaan bouwen, kwam er een nieuw argument naar boven. Ik noem dat trainieren. Ze zochten bewust een stok om de hond mee te slaan." Met 'ze' doelt Poot niet alleen op Cerfontaine, maar ook de provincie Noord-Holland en de gemeente Haarlemmermeer. Partijen die zelf grootste bouwplannen hebben met de schaarse en kostbare grond rond de luchthaven.

Luxe kantoren

De opbloei van de gebieden rond Schiphol begon in 1987. In dat jaar bepaalde de overheid dat de terreinen waar aan de luchthaven gebonden bedrijven zich konden vestigen, moesten verdubbelen. Dit zogeheten Schiphol-convenant leidde onmiddellijk tot een run op agrarische grond. Slimme projectontwikkelaars kochten goedkoop grond in die na enkele jaren het hon-

derdvoudige waard was. De belangrijkste onder hen was Jan Poot, oud-planoloog bij de provincie Zuid-Holland en de vader van Peter. Hij kocht voor 15 gulden per vierkante meter 150 hectare landbouwgrond op. Grond die na een bestemmingswijziging wel 1.500 gulden per vierkante meter kon opbrengen. Bezwaren van de luchthaven waren er in die beginfase nauwelijks. "Schiphol zag er destijds niets in," vertelt zoon Peter, algemeen directeur van het bedrijf van zijn vader die nu bijna tachtig is. "Wie wil er nou met zijn kantoor in een aardappelveldje staan? Die grond is alleen geschikt voor vrachtterminals, zeiden ze." In 1993 had zijn vader al 600 hectaren in handen. De planologen van de provincie konden nu niet meer om Poot heen, te meer daar hij in tegenstelling tot pure speculanten meedacht over duurzame gebiedontwikkeling. Poot wilde uitsluitend luxe kantoren bouwen, wegen aanleggen, groenstroken planten en waterpartijen opzetten. Hij ontwierp zelfs een plan voor onbemand personenvervoer, als oplossing voor verkeersopstoppingen.

De overheid was ondertussen geschrokken van de snelheid waarmee agrarische grond werd opgekocht. Om speculatie tegen te gaan, richtten Schiphol, Haarlemmermeer, Noord-Holland en de Nationale Investeringsbank (NIB) hun eigen ontwikkelingsmaatschappijen op: de Schiphol Area Development Company (SADC) en Schiphol Real Estate (SRE). Het werden geduchte concurrenten van Poot, die zijn activiteiten uiteindelijk concentreerde op drie locaties: Badhoevedorp-Zuid, businesspark Schiphol-Rijk en het Groenenbergterrein op Schiphol Zuid-Oost. Bij de ontwikkeling van Badhoevedorp-Zuid deden zich de eerste conflicten met de overheid voor. Het terrein werd in 1994 op last van de minister van VROM opgenomen in een zogehe-

bedrijfsportret > chipshol

Wat oogt als een aardappelveld is al zeven jaar de inzet van een hevige juridische strijd



Chipshol concentreerde zijn activiteiten op drie locaties: Badhoevedorp-Zuid (1), businesspark Schiphol-Rijk (2), Groenenbergterrein op Schiphol Zuid-Oost (3)

ten Rijksbufferzone, een gebied waar niet gebouwd mag worden om te voorkomen dat steden aan elkaar groeien. Poot sloeg elke aanval af, maar werd in 2001 door de Raad van State in het ongelijk gesteld.

Muilkorven

Eenzelfde scenario diende zich aan voor het Groenenbergterrein. Deze locatie bestaat uit twee aaneengesloten percelen grond, ingeklemd tussen de Aalsmeerbaan, de Fokkerweg en het

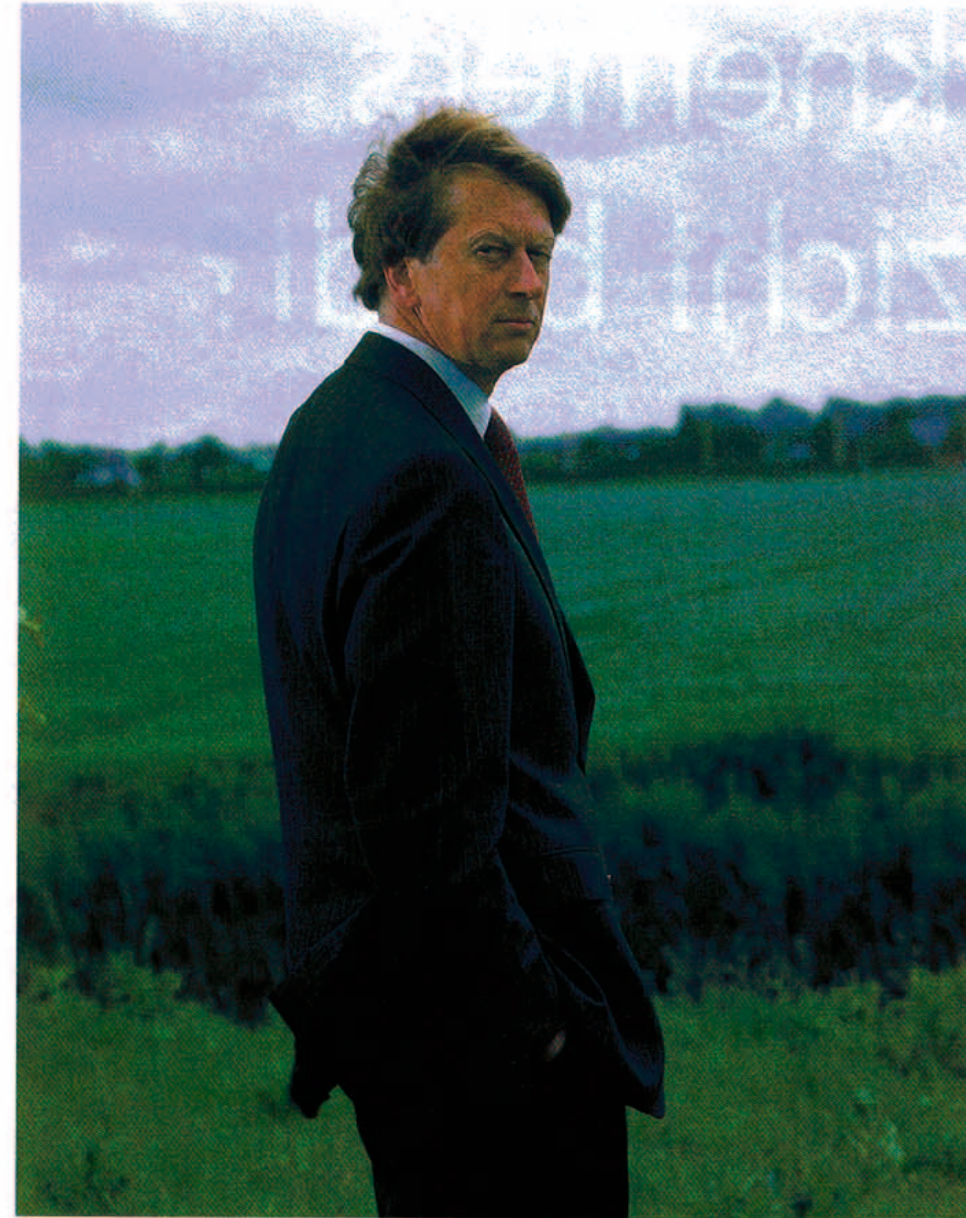
bedrijventerrein Schiphol Zuid-Oost. Het gebied kwam al begin jaren negentig in handen van Poot, maar het duurde tot 1996 voordat een inrichtingsplan werd ingediend bij de gemeente. Die wijzigde op 4 juli 2000 de bestemming van 'agrarisch' in dat van 'bedrijfsdoeleinden.' Het wijzigingsplan moest nog wel door Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland worden goedgekeurd. Drie maanden later bleek dat die daar grote moeite mee hadden. Dat had alles te maken met de omlegging van de N201.

Volgens een in 1995 vastgesteld streekplan wordt het tracé van deze regionale weg, die nu van Hoofddorp langs Schiphol-Rijk naar Aalsmeer loopt, in de toekomst verplaatst. Waarheen en hoe was nog niet duidelijk, maar volgens Gedeputeerde Staten kon het Groenenbergterrein grotendeels nodig zijn voor deze omlegging. Chipshol ging twee keer tegen deze beslissing in beroep bij de Raad van State, dit keer met succes. Het rechtcollege floot de provincie op 4 september 2002 terug en voorzag bovendien zelf in het bestemmingsplan. Die werd zonder meer goedgekeurd.

Een week later diende een opgeluchte Poot zijn bouwplannen in bij de gemeente Haarlemmermeer, na ruim twee jaar vertraging. Maar nog voordat het college van burgemeester en wethouders hierover een beslissing had kunnen nemen, kwam bij wethouder Milo Schoenmaker een fax van staatssecretaris Schultz binnen met het verzoek om 'ongewenste onomkeerbare ontwikkelingen' tegen te gaan. Wat was namelijk het geval? Op 20 februari 2003 zou een nieuw luchthavenindielingsbesluit ingaan, met strengere normen voor bebouwing op en rond de luchthaven. Schultz vroeg Schoenmaker lopende bouwplannen tot die datum tegen te houden via een voorbereidingsbesluit. Mochten gedupeerden met schadeclaims komen, dan zou de Staat der Nederlanden de gemeente daarvan vrijwaren. "Ongehoord," vindt Poot. "Dat de Rijksoverheid een gemeente aanzet tot iets dat schadeplichtigheid op zich laadt. Zou mevrouw Schultz dat ook gedaan hebben als ze privé die claim zou moeten betalen? Zo gaat men om met 's Rijks middelen."

De fax leidde tot een pittige discussie in de gemeenteraad. In een besloten vergadering, waarvan de notulen pas maanden later openbaar werden, legde wethouder Schoenmaker uit waarom Haarlemmermeer dit uitzonderlijke verzoek van een staatssecretaris zou moeten inwilligen. Hij maande de aanwezigen de belangen goed af te wegen. "Je moet je afvragen of je liever door de hond dan door de kat wordt gebeten," stelde hij. "De hond hebben wij redelijk goed in beeld, dat is de firma Poot, die nu door het ministerie van V&W is gemuilkorfd. En de kat is de luchthaven Schiphol en het algemeen belang dat door het gebruik van de Aalsmeerbaan wordt gediend." De PvdA-fractie sputterde tegen dat het vertrouwen in de politiek en het openbaar bestuur met dit besluit in gevaar zou komen. Haarlemmermeer was immers – met een belang van 16,66 procent in SADC – een concurrent van Poot. "Ik denk dat wij ons in een positie gaan begeven waardoor wij het andere ondernemers vrijwel onmogelijk >

'Steeds als we dachten te kunnen gaan bouwen, kwam er een nieuw argument naar boven'



maken om geld te kunnen verdienen," waarschuwde raadslid Jeroen Nobel. De spanningen liepen zo hoog op, dat Schoenmaker de pauze gebruikte om nog even telefonisch overleg te voeren met directeur-generaal Erik Bussink, de hoogste ambtenaar voor de luchtvaart binnen V&W. Die nam alle onzekerheden weg met financiële toezeggingen. "De directeur-generaal heeft mij zojuist verzekerd dat het Rijk niet de intentie heeft zich er op slinkse wijze uit te draaien en de gemeente in de beurs te laten tasten," deelde Schoenmaker de raad mee. Het voorbereidingsbesluit werd aangenomen.

Wat hierna gebeurde, leest haast als een detectiveroman, inclusief een samenzweerderachtige rol voor het gemeentebestuur van Haarlemmermeer. Alle lopende bouwplannen zouden na publicatie van het voorbereidingsbesluit worden getoetst aan de toekomstige regels. Maar voordat het zover was, werd de volgende dag eerst nog de bouwaanvraag van Poot afgewezen. Alle omstandigheden wijzen er op dat dit strakke tijdschema van tevoren was, bedacht om te voorkomen dat Chipshol een nieuwe, aangepaste bouwaanvraag zou indienen en zo een beroep kon doen op de schaderegeling. "Een dag na die

besloten raadsvergadering kregen we hier een doos afgeleverd met onze eigen bouwaanvraag erin," vertelt Poot. "Een groot stempel van de gemeente erop: geweigerd. Tegelijkertijd kreeg mijn secretaresse een anoniem telefoontje. Dat ik *de Volkskrant* moest kopen en bladzijde tien lezen. Veel succes." De anonieme tipgever verwees Poot naar het voorbereidingsbesluit, dat die ochtend bij uitzondering in een landelijk dagblad bleek te zijn gepubliceerd. Normaal staat dit in een regionale krant. "Het was vrijdag en dan gaat het gemeentehuis rond het middaguur dicht," aldus Poot. "Met nog een paar uur te gaan, heb ik toen onmiddellijk mijn architect gebeld om die pietluttigheden in het afgewezen bouwplan aan te passen. Dat nieuwe plan heb ik diezelfde middag nog bij de gemeente afgeleverd."

Deze dubieuze gang van zaken leidde tot een storm van kritiek op wethouder Schoenmaker. Tijdens een (wederom besloten) vergadering zei raadslid Ben Ottens (D66) daarover: "Het is triest vast te stellen dat het besluit op zaterdag zou worden gepubliceerd en publicatie al op vrijdag plaatsvond, zodat Chipshol daarmee bekend werd en alsnog een bouwaanvraag heeft ingediend. Het beoogde effect is dus niet bereikt." Meerdere fracties waren verbijsterd dat de wethouder het voorbereidingsbesluit er in anderhalf uur door had gedrukt, kennelijk onder grote tijdsdruk. Maar het ergste moest nog komen: het voorbereidingsbesluit bleek wegens een vormfout niet rechtsgeldig te zijn. De kans dat Chipshol toch zou mogen bouwen, nam met de dag toe. Toen greep Gerlach Cerfontaine in. De directeur van de luchthaven stuurde op 10 januari een persoonlijke brief aan minister Roelf de Boer van V&W. Hierin verzocht hij formeel om een bouwverbod voor het Groenenbergterrein. Zes dagen later stond het betreffende besluit in de Staatscourant.

Kleffe toestand

Voor Poot is nu duidelijk dat Schiphol, het ministerie van V&W en Haarlemmermeer hebben samengespannen om zijn bouwplannen te dwarsbomen. Zijn belangrijkste kritiek richt zich op de belangenverstremgeling van alle betrokken partijen. De provincie Noord-Holland en de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer hebben elk 16,66 procent van de aandelen in de SADC in handen. Dit belang wordt binnenkort nog groter wanneer de Nationale Investeringsbank (NIB) zijn aandeel van 25 procent aan de andere eigenaren verkoopt. Het leidt tot oneerlijke concurrentie, vindt Poot. "Schiphol is zich gaan ontwikkelen van luchthavenexploitant tot onroerendgoedontwikkelaar," signaleert hij. "De >

**Poot zit met twee percelen grond
waar hij weinig mee kan**



liggen. "En daar krijg je nu het grote zwarte-pietenspel over," voorziet hij. "Wie gaat dat betalen? De staatssecretaris of Cerfontaine?" En de relatie met Schiphol? Komt die ooit nog boven het vriespunt uit? Poot wijst op de grote plannen van zijn vader, die destijds door de luchthaven werden geridiculiseerd. "Zijn verwoersplan is belachelijk gemaakt, terwijl Schiphol nu zelf onbemand vervoer heeft geïntroduceerd van het langparkeren naar de vertrekhal. Schiphol zag niets in kantoorbebouwing en nu praat Cerfontaine over Airport City. Aan de andere kant: wij zitten hier om te blijven.

Wij hebben duurzame plannen voor onze gebieden. Luchthavendirecteuren zijn slechts passanten. Hans Smits was al na vier jaar weg. En Cerfontaine heeft maar één oogmerk: de bonussen en de salarissen voor de directie." De felle reactie van Poot doet sterk denken aan de stijl van zijn vader. Poot Senior streek met zijn confronteerde rechtdoorzee aanpak me-nigeen tegen de haren. "Ja, het is een lastige man," erkent zijn zoon. "Hij loopt dwars door een muur heen. Maar dat moet ook wel. Hij vecht voor zijn idealen. Met diplomatie bereik je als ondernemer niets."

mt interview > Het zit Buhrmann, 's werelds grootste handelaar in kantoorartikelen, behoorlijk tegen. Lage beurskoers, lage dollar, lagere omzetten. Gelukkig is bestuursvoorzitter Frans Koffrie (51) 'koning no nonsense'. "Ik heb geen affiniteit met een blocnote. Dat gelooft toch niemand?"

TEKST BEN KUIKEN EN JAN-HEIN STROP FOTOGRAFIE MARK WEEMEN

'Ik sta niet elke dag op de zeepkist'

Gefeliciteerd. U bent de slechtst betaalde bestuursvoorzitter van alle AEX-bedrijven.

"Ik ben blij dat u zo veel begrip voor mij heeft. Ik denk dat mijn basissalaris in lijn is met bedrijven van dezelfde omvang. Wij hebben het principe van de variabele beloning echt goed toegepast. Over de laatste twee jaar heb ik bonus nul gehad, wat ik volstrekt logisch vind. Er waren interne doelstellingen en die hebben we niet gehaald. Wat dat betreft hebben we ons keurig gedragen."

Wat vindt u van het argument dat bestuurders meer moeten verdienen omdat Amerikanen in hetzelfde concern beter beloond worden?

"Mijn Amerikaanse collega verdient meer dan ik. Daar heb ik geen enkele moeite mee. Daarnaast: je bent natuurlijk ook geen eiland in de wereld. Europa is voor ons maatgevender dan Amerika. Dat is natuurlijk wel de referentie. Ik heb een Belg en een Schot als collega. Daarom proberen we het aan de Europese kant wel een beetje in lijn te houden."

Als u 's ochtend wakker wordt, is de dollarkoers dan het eerste waar u naar kijkt?

"Nee hoor. Dingen waar je niets aan kunt doen, moet je sowieso niet naar kijken. De dollarkoers is daar een van."

Welke invloed heeft de dollar op de resultaten?

"10 procent daling van de dollar ten opzichte van de euro is voor ons 6 procent minder nettowinst. Als je dit kwartaal vergelijkt met het eerste van vorig jaar, dan is de dollar 20 procent gedaald."

Moet u daar niet op anticiperen?

"Nee. We hebben resultaten in dollars, maar rapporteren in euro's. Dat is gewoon een vertaling. En dan kun je hoog en laag springen of ingewikkelde afdekkingen gaan doen,

maar dat is economisch weinig zinvol. Wat is de normale koers van een dollar? Is dat 90 cent of 1,40? Dat weet ik ook niet hoor. Het is een toevallige uitkomst."

U wordt sinds het rampjaar 2001 Mister Winstwaarschuwing genoemd.

"Omdat wij vroegcyclisch zijn, waren wij helemaal aan het begin van de rij. Als we een jaar later met die waarschuwingen waren geweest, zou het niet zijn opgevallen."

Hoe verklaart u dat Buhrmann toch zo gevoelig blijkt te zijn voor de conjunctuur?

"Elk handelsbedrijf is gevoelig voor de conjunctuur. Dat hebben we ook altijd gezegd. Tweederde van Buhrmann is afhankelijk van het aantal kantoormedewerkers. Dat is ook geen nieuw element. Het enige wat nieuw voor ons is, en dat ontdekten we pas twee jaar geleden, is dat nu voor het eerst de bestedingen per medewerker zijn gedaald."

Weet u waarom?

"We hebben wel een vermoeden. Dankzij de elektronische bestelsystemen via internet kunnen de grote klanten veel beter dan in het verleden controleren wat medewerkers bestellen. Bij de meeste was vroeger een lijst van 300 standaardproducten. In de praktijk kocht men allerlei producten buiten die lijst om. Het nieuwe systeem zegt gewoon: je mag dat niet bestellen. En dat heeft er toe geleid dat niet zozeer het aantal bestelde producten minder is geworden, maar wel de waarde ervan."

De pijn zit vooral in de VS, waar u grote overnames heeft gepleegd. Bent u achteraf gezien te snel gegroeid?

"We zijn alleen gegroeid in onze kernactiviteit. En ondanks de tegenvaller in de markt hebben we geen tegenvaller gehad in de integratie van onze overnames." >