

# Top Schiphol: gewogen en te licht bevonden (Deel 1)

In mijn advertentie over de Dialoog heb ik vastgesteld dat zowel de MP als de Min. van V&W duidelijk hebben laten blijken niet van mijn standpunt over Schiphol gediend te zijn. Heel opmerkelijk. Immers 4 ministers, Witte, Van Aartsen, Bogaers en Schut hebben gaarne en succesvol van mijn adviezen gebruik gemaakt. Bovendien hebben zowel Prins Claus als Prins Bernard mij niet te min geacht om elk een dag aan Eurowoningen te besteden. Ook de commissarissen van Eurowoningen waren niet de eersten de besten: Ruppert (AR) vice-president van de Raad van State, De Pous (CHU) voorzitter SER, eerder Min. EZ, Schmelzer (KVP) voorzitter Tweede Kamer-fractie, later Min. Buitenlandse Zaken (het CDA in statu nascendi). Eveneens waren de commissarissen van Chipshol van hoog niveau: Van Dijke (CDA) voormalig secretaris-generaal van Binnenlandse Zaken en Commissaris van de Koningin (CdK) Utrecht, Beelaerts van Blokland (CDA) voormalig minister VROM en CdK Utrecht, voorts Orlandini (president KLM) en Helfrich (president Shell Nederland). Wat betreft de CDA'ers Balkenende en Eurlings mij als paria te behandelen? Is Cerfontaine – onlangs overgestapt van D66 naar CDA – hen de baas? Maken Schiphol en de top van V&W de dienst uit in Balkenende IV?

“J'accuse”

“Maken Schiphol en top V&W de dienst uit in Balkenende IV?”

“CEO Schiphol heeft miljarden verspild aan Polderbaan en isolatie”

Inderdaad! Alvorens dat toe te lichten het verhaal over

**Eurohome France** dat kantoren heeft gebouwd in Straatsburg, het vakantiedorp Lembach in de Vogezen en het skistation Valmorel. In 1973 werd ik benaderd door burgemeesters in de Franse Alpen of ik in hun dorpen een skistation wilde ontwikkelen. Ik besloot de uitdaging aan te nemen. Er waren 2 levensgrote problemen. Van de 12 gemeenten procedeerden er 2 – Les Avanchers tegen Doucy – over de grond. Vandaar dat ik besloot een bouwdistrict op te richten. Voor het zover kwam, werd ik op het matje geroepen bij de sous préfet in Chambéry: "Hoe ik het als Nederlander in mijn hoofd haalde een Frans bouwdistrict op te richten." Mijn antwoord: "Ik heb geen zin een skistation te starten met gemeenten die met elkaar overhoop liggen. In een bouwdistrict moeten zij samenwerken. Inderdaad kan ik als Nederlander dit niet oprichten. U kunt dat wel. Waarom wordt u geen voorzitter van het district?" Na 6 weken kreeg ik zijn akkoord. Binnen een jaar was het stedenbouwkundig plan (met skilliften) perfect en tekende Eurohome France de samenwerkingsovereenkomst met het inmiddels opgerichte Valmorel in spē. Toen moest het tweede probleem opgelost worden, de financiering. Na 1 jaar had ik Centraal Beheer plus 5 pensioenfonds sloten, in Nederland als een huzarenstuk beschouwd. Onmiddellijk daarna werd gestart met hotel La Fontaine plus een appartementengebouw, in totaal 300 bedden, nog voor Kerstmis gereed en verhuurd. In Valmorel zijn uiteindelijk 5 kernen gebouwd met 18.000 bedden. Uitzonderlijk is de besparing aan infrastructuur. In de appartementen langs de helling gebouwd zijn geen liften nodig, men stapt zo uit zijn appartement op de skipiste en omgekeerd. De ouders op het balkon kunnen hun kinderen zien skien. Evenmin zijn autowegen nodig. Vanuit zijn appartement skiet men naar de skilliften en vanaf de piste naar zijn appartement. Uniek in Europa.

**Chipshol** heb ik op 31 oktober 1986 opgericht, gebaseerd op 2 fundamenten. Het eerste betrof mijn planologisch inzicht, anders dan van de Rijks Planologische Dienst (RPD). Dat was niet vooruitziend maar reactionair, een zigzagbeleid. De 1e nota ruimtelijke ordening uit de jaren 50 had als motto: weg uit de grote stad, uit de Randstad emigratie naar Noord-, Oost- en Zuid-Nederland. De 4e – zij het eerst in de jaren 80 uitgebracht – ging echter van het tegendeel uit. De tweede en derde nota waren een soort overbrugging. De tweede niet naar de provincie maar naar de stad Groningen. De derde niet naar de grote stad maar naar de groeigemeenten. Dat ging mij niet ver genoeg. Ik vond de vorming van de groeidistricten noodzakelijk. Als eerste mijns inziens het in potentie aantrekkelijkste woon- en werkgebied in Nederland tussen Den Haag en Amsterdam met daarin een centrale rol van Schiphol als economische motor (als schepper van kwanti- en vooral kwalitatieve werkgelegenheid.)

Dit idee heb ik voor het voetlicht gebracht tijdens de viering van het 5-jarig bestaan van de internationale Eurohome-groep. Daartoe heb ik eind 1979 een conferentie belegd in het Kurhaus te Scheveningen met meer dan 400 aanwezigen: alle institutionele beleggers, de top van VROM, Binnenlandse Zaken, Financiën, V&W, burgemeesters en wethouders, stedenbouwkundigen, architecten, aannemers etc. Bepleit heb ik toen de oprichting van het groeidistrict Haarlemmermeer Bollenstreek. Daarvan is niets terecht gekomen. Dit voorstel was tegen het zere been van de RPD, die dit gebied leeg wilde houden nota bene het hart van de Randstad. Desondanks heb ik doorgezet en de brochure structuurplan Holland-West medio 1980 uitgebracht. Verheugend is dat Hoofddorp en Nieuw-Vennep exact zo gerealiseerd zijn als in mijn brochure, nl. lineair in de richting van (en gebaseerd op de werkgelegenheid bij) Schiphol.

correspondentieadres:  
Boeing Avenue 250,  
1119 PZ Schiphol-Rijk

jp@visionplaza.nl

Daarentegen is het provinciale plan NORON, boven op (tegen) Haarlem niet doorgestaan. De CdK de Wit was daarover zo woedend dat deze tegen zijn voornaamste medewerker uitgeroepen heeft "Ik maak Poot kapot". Mijn president commissaris Van Dijke heeft hem om opheldering gevraagd. Zijn reactie was "Ik bewonder Poot voor Eurowoningen, maar ik ben er tegen dat hij honderden ha. bij Schiphol gekocht heeft, die behoren aan de overheid".

Behalve de RPD d.w.z. VROM had ik nu ook Noord-Holland tegen, maar de gevaarlijkste tegenstander zou Schiphol worden. Dus onder moeilijke omstandigheden begon ik aan Chipshol. In 1985 had ik reeds 2 grote terreinen aangekocht. Beide terreinen liggen in Schiphol-Zuidoost. In het voorlopig bezit van ca. 100 ha. heb ik op 31 oktober 1986 Chipshol Holding BV met een eigen vermogen van f 40.000 opgericht, tevens Haarlemmermeer Bollenstreek Project (HBP) BV, deze voor woningbouw. Als planoloog wist ik hoe en waar steden ontstaan waren: aan verkeersknooppunten, veelal langs water, naast dammen zoals Amsterdam en Rotterdam. Maar hoe was het bij luchthavens? Ik vermoedde dat daar omheen de steden van de toekomst zouden ontstaan.

Ik besloot tot grondig onderzoek: de tweede pijler naast planologische know how, waarop Chipshol steunt. Ik begon in de bibliotheek, allereerst van Schiphol. Daar vond ik alles over startbanen, vliegtuighallen maar niets over bedrijvigheid rondom luchthavens. Veelbetekenend voor de belangstelling en know how van de directie! Hetzelfde negatieve resultaat bij KLM, RLD (thans LVNL) en V&W. Gelukkig vond ik bij de Economische Voorlichtingsdienst 2 artikelen over de relatie tussen Amerikaanse luchthavens en high tech bedrijven. Vandaar dat ik mijn onderneming Chipshol noemde. Eén van mijn aandeelhouders was jumbocaptain bij de KLM. Ik vroeg hem "Rob, jij vliegt toch voor niks, wil jij documentatiemateriaal over Amerikaanse luchthavens meebrengen?" Zijn onderzoek bleek onthullend.

De algemene gedachte bij Schiphol was, dat grote luchthavens uitsluitend bij metropolen als Londen en Parijs ontstonden. Nu bleek dat Atlanta, in 1965 een stadje van 1 miljoen inwoners, gelegen in het onderontwikkelde zuiden in het lege Georgia (met 4,5 miljoen inwoners hoewel groter dan Frankrijk) van luchthaven nr. 35 opgeklimmen was tot nr. 2 in de wereld binnen 20 jaar. In 1985 was haar inwonertal gestegen tot 2,5 miljoen op een oppervlak even groot als de Randstad. Een Wirtschaftswunder? Ik besloot persoonlijk een onderzoek te gaan instellen, eind november 1987 en publiceerde "Atlanta Airport: voorbeeld voor Schiphol?" d.d. 6 januari 1988. Daarna heb ik in totaal 20 internationale mainports onderzocht – evenals de Japanners had ik er geen behoefte aan het wiel opnieuw uit te vinden – voornamelijk in de USA, zelfs 2 in ZO-Azie, uiteraard ook in Europa. Daarover heb ik incl. Atlanta 5 rapporten gepubliceerd:

- Schiphol luchthaven nr. 1, juli 1989
- Schiphol: beste beleggingslocatie van Nederland! Van verenigd Europa? april 1991
- De luchthaven als onroerendgoedbedrijf, juni 1992
- Een luchthaven in zee, juni 1994

Een en ander brengt mij nu tot een beschrijving van de voornaamste verschillen tussen (**Chips**)hol en (**Schip**)hol: **1. Chips** baseert haar visie en aanpak op onderzoek van internationale mainports – zowel goede als slechte voorbeelden – planologische know how en succesvol ondernemerschap. De oprichter (pas 62 in 1986) heeft hart voor de zaak, werkt nog steeds hard. **Schip** is zonder visie, Cerfontaine en zijn voorgangers Smits en Den Besten hebben nooit internationale mainports onderzocht en daarover gerapporteerd.

NB. De top van V&W evenmin. Toch bepalen zij dat de luchthaven uitgebreid moet worden met overbodige startbanen.

Geen van deze drie was ondernemer. Den Besten en Smits waren secretaris-generaal, uiteraard van V&W. Ook zo zijn V&W en Schiphol twee handen op één buik. Raadselachtig is de benoeming van Cerfontaine, een ziekenhuisdirecteur met een opleiding als psychotherapeut. Volgens eigen zeggen in een interview in het Witte Weekblad is hij daardoor "26 baasjes rondom Schiphol de baas". Klopt dat? Wie zijn dat? De financiën van het ziekenhuis was hij met een tekort van f 50 miljoen kennelijk niet de baas. Een aanbeveling? Immers bij Schiphol heeft deze CEO miljarden verspild aan de overbodige Polderbaan en de daardoor noodzakelijke isolatie van huizen! Geen van de drie was succesvol. Den Besten vertrok ook bij de NS met een sneltreinvaart. Smits (de beste van de drie) vertrok daarna bij de RABO met een gouden handdruk. Nadat de president directeur van het havenbedrijf Rotterdam wegens een financieel schandaal moest opstappen, nam commissaris Smits het roer over, kreeg tevens een commissariaat bij KLM/Air France.

NB. Slechts in Nederland durven commissarissen niet in te grijpen bij een slecht directiebeleid. Dat geldt ook voor Schiphol.

Tenslotte had geen van de drie hart voor de zaak. Cerfontaine het minst, reeds 3 jaar na zijn indiensttreding dreigde hij met vertrek, als niet snel geprivatiseerd zou worden. Pim Fortuyn heeft hem daarover gekapitteld in Elsevier d.d. juni 2001: "Megalomaan Schiphol": "De president-directeur van Schiphol, Gerlach Cerfontaine, waarschuwt de politiek voor de laatste keer. Als nu niet snel wordt besloten dat Schiphol privatiseerd en naar de beurs gaat, stapt hij op. .... Intussen zijn de arrogantie en brutaliteit van Cerfontaine stuitend. Hij eist zonder dralen de zeggenschap over Schiphol, een bedrijf dat voor 100 procent eigendom is van de Nederlandse belastingbetaler. Zelden is het zo zout gegeten." Later zou deze CEO naar VNO overgestapt zijn als de pensioenregeling aldaar niet te wensen overgelaten had. Een RvC die zichzelf respecteert had zo'n directeur moeten ontslaan. Maar deze (regenten)club is niet de enige die aan de leiband van deze CEO loopt.

**2. Chips** wees 20 jaar geleden Atlanta als goed voorbeeld aan. **Schip** heeft echter het slechte voorbeeld Chicago O'Hare nagevolgd. Nota bene tegen het advies van de top van O'Hare! Vijf leden van de directie hebben 2,5 uur, dus 12,5 manuur, mij uitgelegd wat er misgegaan is met hun luchthaven, ingesloten door bedrijfsterreinen en woonwijken en de toegangswegen dichtgeslibd. Ter waarschuwing van Schiphol heeft de directie mij 4 foto's van O'Hare meegegeven. Van 1950 toen tamelijk leeg zoals Schiphol, 1960 half vol, 1970 vol, 1980 overvol en dichtgeslibd. Hun verontschuldiging was "Wij wisten in 1950 niet dat de luchtvaart in de USA zo'n gigantische vlucht zou nemen, maar Schiphol kan nu niet zeggen, wir haben es nicht gewusst".

Waarom Atlanta als voorbeeld? Dat ligt nogal voor de hand. Atlanta was immers niet alleen binnen 20 jaar van luchthaven nr. 35 tot nr. 2 ter wereld geworden, maar had bovendien voor 200.000 nieuwe jobs gezorgd, juist in Nederland broodnodig, bovendien van hoge kwaliteit. 90% van de "Fortune 500" hadden daar een vestiging waarvan 17 hun hoofdkantoor (als eerste Coca Cola). Bovendien met veel high tech. Voorts met veel hotels, zodat Atlanta 3e congressstad geworden was en ook heel belangrijk "the greenest city" van Amerika. Vestiging van bedrijven en opvoering van de frequentie van het luchtverkeer hadden elkaar wederkerig versterkt.

Een Wirtschaftswunder? Immers noch Atlanta noch Georgia waren een ideale vestigingsplaats voor een luchthaven, hadden aanvankelijk niets te bieden aan bedrijven. Welnu het succes berustte eenvoudig op de politieke wil nr. 1 te worden. De maker van de luchthaven, George Berry, had daarbij 2 voorbeelden voor ogen. Als technisch voorbeeld Dallas met 3 parallele startbanen, Atlanta met eerst een tangentieel systeem kreeg er vier. Het economisch voorbeeld was O'Hare Chicago, dat men wilde inhalen met passagiers. In 1985 lag O'Hare nog 5 miljoen vóór met 55 miljoen passagiers. Echter in 2000 10 miljoen achter Atlanta met 86 miljoen passagiers. Opvallend is dat Atlanta als drukste tevens de kleinste luchthaven ter wereld is met slechts 4 parallele banen op 1.500 ha. luchthaventerrein tegenover O'Hare 2.700 ha. en 6 banen, zij het een tangentieel systeem (evenals Schiphol). Dat wonder was te danken aan de samenwerking van 3 persoonlijkheden: Andrew Young, de burgemeester, John Portman, de wereldberoemde architect tevens ontwikkelaar en George Berry de belangrijkste. Dat was de eensgezinde mening van alle door mij geïnterviewden, zelfs van de dominating Delta Airlines, de uitvinder van de hub: de succesformule.

Welnu wat Atlanta gepresteerd heeft, kan ook Amsterdam Airport vond ik blijkens het slot van mijn rapport van 20 jaar geleden: "Amsterdam was in de Gouden Eeuw de machtigste handelsstad ter wereld en als stapelmarkt de eerste hub. Wat let Schiphol Amsterdam over te doen onder het motto:

**EENDRACHT MAAKT MACHT!"**

Wordt vervolgd.

Crans, Suisse, 7 juni 2007

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

