

Noem de naam Chipshol en regionale bestuurders krijgen acuut hoofdpijn. Vader en zoon Poot van gebiedsontwikkelaar Chipshol voeren al jaren een verbeterde strijd tegen Schiphol en de overheid. Inzet: de bouw van kantorenparken, zelfs een hele nieuwe stad bij Badhoevedorp. In de grondoorlog rond Schiphol boeken zij nu zege op zege. „Wij hebben de slag gewonnen.”

door Richard Mooyman



Peter Poot en vader Jan Poot bij hun kantorencomplex Vision Plaza op Schiphol. schien zijn we wel te Amerikaans." Foto: United Photos De Boer/Rob Hendriks

'Misschien zijn we wel te Amerikaans. Te direct en te ambitieus.' Directeur Peter Poot (50) van gebiedsontwikkelaar Chipshol zoekt naar verklaringen waarom hij en vader Jan Poot (80) kennelijk weerstand opwekken. Al jaren proberen zij hun gronden bij Schiphol te ontwikkelen tot kantorenpark, maar tot hun grote frustratie duiken steeds weer formele obstakels op. Ook hun luchthavenstad bij Badhoevedorp blijft voorlopig een droom. Amerikaans doet ook hun verbeterde juridische strijd aan, evenals de hoogte van de geclaimde bedragen. Het bouwen wil weliswaar niet vlotten, maar de advocatuur beleeft dankzij de Wassenaaarse familie Poot hoogtijdagen. Vele miljoenen zijn er al uitgegeven aan juristen die de tegenwerking moeten breken. De laatste tijd is Chipshol aan de winnende hand in de grondoorlog rond Schip-

„Het harde bewijs heb ik niet, maar er is sprake van een complot om ons buiten de deur te houden”, zegt Peter Poot onomwonden. „Schiphol beschouwt ons als een concurrent en zet overheden onder druk om ons te dwarsbomen. Niemand durft hier nee te zeggen tegen de luchthaven. Als politicus is dat niet goed voor je carrière. Moet ik dan maar een kopje koffie inschenken en me erbij neerleggen?” Rechtszaken zijn geen hobby van Poot. Hij vindt ze slopend. „Ik zit me vaak enorm te ergeren aan de onzin van de advocaat van de tegenpartij.” De vele juridische schermutselingen hebben het imago van Chipshol geen goed gedaan, zo beseft hij. Vader en zoon Poot staan te boek als querulanten. Veel bestuurders willen zo min mogelijk met de Pooten te maken hebben, behalve als het echt niet anders kan in de rechtszaal. Peter Poot heeft zojuist weer een advocatenrekening ontvangen van 80.000 euro. „Ik word daar natuurlijk niet blij van. In feite zijn al die juridische procedures improductief. Voor advocaten ben ik een droomcliënt: Ik kan het betalen én ik heb een sterke zaak.” Dat laatste is geen groot spraak. Na een langdurig juridisch steekspel boekte Chipshol onlangs een klinkende overwinning.

Overwinning
De Haarlemse rechtbank bepaalde dat een schadeclaim tegen Schiphol terecht is omdat Chipshol door een bouwverbod niet aan de slag kan aan de oostzijde van de luchthaven. Alleen over de hoogte van het bedrag moeten deskundigen zich nog buigen. Chipshol denkt aan zo'n honderd miljoen euro, en de renteteller tikt door. „Een gigantische overwinning bij een hele belangrijke uitspraak”, constateert de ontwikkelaar tevreden. „Het gaat hierbij niet om het afbreken van een schuurtje, maar om de grootschalige ontwikkeling van onroerend goed rond de luchthaven.” De provincie Noord-Holland en de gemeente Haarlemmermeer verloren al eerder procedures, waardoor ook die mogelijk een miljoenenbedrag moeten ophoesten. In de regio neemt de nervositeit over de juridische overwinningen van Chipshol toe. Ook staatssecretaris Schultz van Haagen (verkeer en waterstaat) heeft reden tot zorg. Schiphol en Haarlemmermeer willen de claims van Chipshol namelijk doorschuiven naar de bewindsvrouw. Even genoeg over juridisch gedoe, hoewel dat bijna *core-business* van Chipshol is geworden. Peter Poot heeft het liever over zijn plannen met Schiphol. Zelf zetelt hij op de bovenste verdieping van het prestigieuze kantorencomplex Vision Plaza op Schiphol-Rijk, van Chipshol-

Grondoorlog op Schiphol

Succes vader en zoon Poot in strijd tegen complot luchthaven en overheid

uiteraard. Een imposant, ruim opgezet gebouw waar hij trots op is. De auto's zijn netjes weggevoerd in de parkeerkeider. Chipshol wil geen betonkolossen neerplempen, maar fraai vormgegeven gebouwen omringd door veel groen en water. De gestressede kantorenmensen moet zich kunnen verpozen met een wandelingetje over een krakend schelpenpad. Bij de ingang van Vision Plaza ruisen de fontein. En dat allemaal onder de rook van de vierde luchthaven van Europa, met de hele wereld onder handbereik. „Natuurlijk willen we geld verdienen”, zegt Peter Poot. „Maar we willen ook een bijdrage leveren aan de toekomst van Nederland. Iets achterlaten wat mooi is. Internationale topbedrijven moeten zich hier vestigen, dat levert werkgelegenheid op. Als het ons alleen maar om het snelle geld zou gaan, dan hadden we de grond al lang kunnen verkopen.” Een van de grootste ontwikkelaars van Nederland heeft namelijk al belangstelling getoond. De Amerikaanse softwaregigant Microsoft streek al eerder neer bij Chipshol op Schiphol-Rijk, evenals de KLM en het Radisson/SAS-hotel. Het Amerikaanse internetconcern Juniper Networks trekt binnenkort vier etages in Vision Plaza. Maar op andere gronden van Chipshol gebeurt helemaal niets. Ja, er groeien pootaardappelen.

Onzin
Peter Poot stapt in zijn zwarte BMW om het gapend lege akkerland tussen Schiphol-Rijk en Oude Meert te tonen: het omstreden Groenenbergterrein, het front in de grondoorlog. „Op deze plaats willen we 100.000 vierkante meter aan bedrijfsgebouwen ontwikkelen, ofwel de vloeropervlakte van vier Rembrandttorens.” Maar dat wil dus maar niet lukken. Om het simpel te houden: eerst deed Haarlemmermeer moeilijk, daarna de provincie. Staatssecretaris Schultz deed vervolgens een klemmend beroep op de gemeenteraad om een voorbereidingsbesluit te nemen waarmee de plannen van Chipshol konden worden tegengehouden. Maar door een procedurefout

had Chipshol toch recht op een bouwvergunning. Uiteindelijk werd het plan op verzoek van Schipholbaas Cerfontaine alsnog getorpedeerd met een bouwverbod door Schultz. Ziehier het procedurele en juridische slagveld waarin zelfs insiders het spoor dreigen kwijt te raken. Formeel mag Chipshol niet op het Groenenbergterrein bouwen omdat de landingsapparatuur zou worden verstoord. Peter Poot kan er nog steeds boos over worden. „Allemaal onzin. Het zijn drogredeneringen, waarbij veiligheid natuurlijk wel goed klinkt.” Merkw aardig vindt hij het dat een ander bouwbedrijf even verderop wel aan de slag is. „Dat gebouw is hoger dan wat wij willen neerzetten en staat dichterbij de baan.” Bovendien zouden de werkzaamheden zijn begonnen nadat het bouwverbod is afgekondigd. De familie Poot kocht in de jaren tachtig grote stukken goedkope landbouwgrond aan rond de luchthaven, die nu mogelijk vele honderden miljoenen euro's waard zijn. Chipshol heeft nog 150 hectare in handen. Schuldenvrij, zo benadrukt Poot senior vanuit zijn residentie in Zwitserland. Gekocht voor ruim zeven euro per vierkante meter, nu volgens Poot zeker het honderdvoudige waard. Vader Poot, voormalige hoofdplanoloog bij de provincie Zuid-Holland, heeft zijn kapitaal vergaard met de verkoop van Eurowoningen, in de jaren zestig de grootste woningbouwver van Nederland. Hij voorzagt dat er hoogwaardige bedrijvenparken rond Schiphol konden worden neergezet. Poot senior kreeg gelijk rond Schiphol zijn hypermoderne businessparken ontstaan, maar hijzelf werd daarbij deels buitenspel gezet. Zoon Peter. „De overheden hebben zitten slapen in de tijd dat wij hier actief waren, waardoor wij hier grond in handen kregen. Ergens gunt men ons dat niet, dat speelt ook een rol. En dat terwijl wij steeds hebben aangeboden samen te werken.” Schiphol ging zelf bedrijfsterrinen ontwikkelen in samenwerking met regionale overheden. Hiervoor werd de Schiphol Area Development Compagnie opgericht, volgens Poot een kwasi om concurrent Chipshol te dwarsbomen. Schiphol om-

arme enkele jaren terug ook het idee van een airportcity, een luchthavenstad met kantoren, hotels en winkels zoals Chipshol al in 1991 bepleitte. „De luchthaven zag in dat er niet onroerend goed meer te verdienen valt dan met start- en landingsgelden.”

Compact
Poot stuurt zijn BMW door een ander deel van Schiphol-Rijk, dat niet in handen is van Chipshol. „Een aantal van deze gebouwen zal moeten worden gesloopt als Schiphol een zesde start- en landingsbaan gaat aanleggen. Wat een kapitaalvernietiging. Dit soort plannen zorgt voor onrust bij bedrijven en is slecht voor het investeringsklimaat.” De luchthaven moet volgens Poot geen nieuwe banen aanleggen, maar juist bestaande banen sluiten. Zijn vader voerde in het begin van de jaren negentig al campagne tegen de aanleg van de vijfde baan, die in zijn ogen enorm veel ruimte opslokte en de problemen alleen maar zouden verergeren. Poot senior pleitte voor een compacte, efficiënte luchthaven zoals in het Amerikaanse Atlanta. Tweedruizend omwonenden kregen in Atlanta vanwege de lawaaihinder elders een nieuw huis. De operatie werd gefinancierd door de ontwikkeling van bedrijfsterrinen. „Door een goede samenwerking tussen overheid, bedrijfsleven, luchthaven en omwonenden is Atlanta uitgegroeid tot de nummer één in de VS”, zegt Poot. „Waarom kan zo iets niet met Schiphol?” De familie Poot staat nog steeds achter het idee om de inwoners van Zwanenburg te verhuizen naar het westen van de Haarlemmermeer. Daar zouden zij gratis een nieuwe huis kunnen krijgen, dankzij de creatieve omvorming van Zwanenburg tot bedrijfspark. Wat Poot betreft kan Schiphol dan doorgroeien tot honderd miljoen passagiers. De Zwanenburgbaan kan immers intensiever worden gebruikt omdat er geen mensen meer direct onder de aan- en uitvliegrotes wonen. Een oplossing voor de geluidshinder heeft de nieuwe Polderbaan in ieder geval niet gebracht, zo stelt Peter Poot. Met een paginagrote advertentie aan de vooravond van het beslis-

send Kamerdebat in 1995 probeerde zijn vader de Polderbaan nog tegen te houden, maar tevergeefs. Het leverde hem bovendien ruzie op met een groot aantal aandeelhouders, wat leidde tot een opsplitsing van het bedrijf. Want eigenzinnig en vasthoudend, dat is de familie Poot altijd geweest. En dat blijft zo, want zij maken zich nu ook op voor de strijd tegen een zesde en misschien wel zevende baan. Het is nog niet zeker dat er een zesde baan komt, maar planologisch gezien is de ruimte al gereserveerd. „Een grof schandaal”, vindt Peter Poot. „Men houdt bij de omlegging van de provinciale weg N201 nu al rekening met een zesde baan, waardoor het tracé veel duurder wordt. En ons businesspark wordt verpest als die weg er dwars doorheen komt. Wij hebben over deze zaak brieven geschreven aan premier Balkenende. Dat er rond Schiphol met geld en grond wordt gesmeeten. Wij vinden dat de premier zich hiermee moet bemoeien, maar Balkenende heeft de brief helaas weer doorgestuurd naar het ministerie van verkeer en waterstaat.” Poot senior, gepensioneerd maar nog steeds druk bezig met Chipshol, is vanuit Zwitserland maar weer begonnen met een nieuwe ronde brieven aan Balkenende en andere Nederlandse politici. Het wordt tijd dat politiek Den Haag een keer luistert. „We zijn niet een of andere hulle partij. Mijn vader is een briljant, visionair persoon die door muren heenloopt.”

Air France
Het gaat volgens Peter Poot helemaal niet goed met Schiphol, de regio, heel Nederland. „Fokker is failliet, terwijl dat helemaal niet nodig was. Iedereen denkt dat Schiphol de mainport van Nederland is, maar wij hebben dit verspeeld door de KLM in Franse handen over te laten gaan. Het is de KLM die Schiphol heeft groot gemaakt. Air France en dus Parijs heeft het nu voor het zeggen. Schiphol degradeert daarmee uit de eredivisie.” Had de KLM maar geëluisterd, dan was de luchtvaartmaatschappij volgens Poot nog zelfstandig geweest. „Ik heb de KLM aangeboden dat ze ons als onroerend-

goedbedrijf konden gebruiken. Voor de prijs van een halve Jumbo hadden ze bij wijze van spreken de halve Haarlemmermeer kunnen opkopen.” „Wij denken in Nederland: we zijn te klein, we kunnen het niet. Het is hier erg moeilijk om vernieuwend bezig te zijn. Maar zonder megalomaan te worden moet je rond Schiphol de meest aantrekkelijke woon- en werklocatie van Europa creëren. Ik hoef niet eens medewerking te hebben, ik ben al blij als ik geen tegenwerking krijg. Maar als je hier je hoofd boven het maaiveld uitsteekt, wordt die afgehakt. Men gunt het ons niet.” Chipshol boekt de laatste tijd weliswaar juridische successen aan de oostzijde van Schiphol, vanuit het westelijk front valt weinig nieuws te melden. Op de eigen gronden bij Badhoevedorp wil de familie Poot namelijk ook een heuse luchthavenstad ontwikkelen. In omvang even groot als het gebied rond de Amsterdamse Zuid-as, het beoogde tweede centrum van de hoofdstad. Maar de zaak zit murvust, volgens Poot door tegenwerking van de overheid. „Wij hebben een droom. Een businesscity bij Badhoevedorp, sterk gericht op de luchthaven en passagiers. Voor mensen die drie dagen per week hier zijn, en de rest van de tijd in Nice wonen bij voorbeeld. Met congressfaciliteiten, een winkelcentrum, appartementen, ziekenhuis, museum en een kleine universiteit. En met het openbaar vervoersysteem Taxi 2000 dat wij al jaren bepleiten. Maar de overeenkomst uit 1989 die we hadden met de overheid om het gebied te ontwikkelen, is niet nagekomen. We wachten nu al zestien jaar.” Diplomatiek meldt Peter Poot dat Chipshol ondanks alles bereid is samen te werken. Met Schiphol, met de overheid. Maar laat er geen misverstand over bestaan: de familie Poot heeft genoeg geld achter de hand om de strijd desnoods nog jaren vol te houden. „Als je door allerlei hindernissen jarenlang geen transactie kunt doen, dan kan dat ertoe leiden dat je als bedrijf omvalt. Men wilde ons uitroken, net zo lang doorgaan totdat wij zouden omvallen. Maar dat zal bij Chipshol niet meer lukken. Wij hebben de slag gewonnen.”