

Jan Poot, profeet

Hij bouwde de eerste drive-in woningen in Nederland, een model-skidorp in Frankrijk en stelde vijf jaar geleden al voor Schiphol in de Noordzee uit te breiden. Toch zien de autoriteiten hem niet staan en is hij zakelijk een outcast geworden. Portret van een onmogelijke visionair.

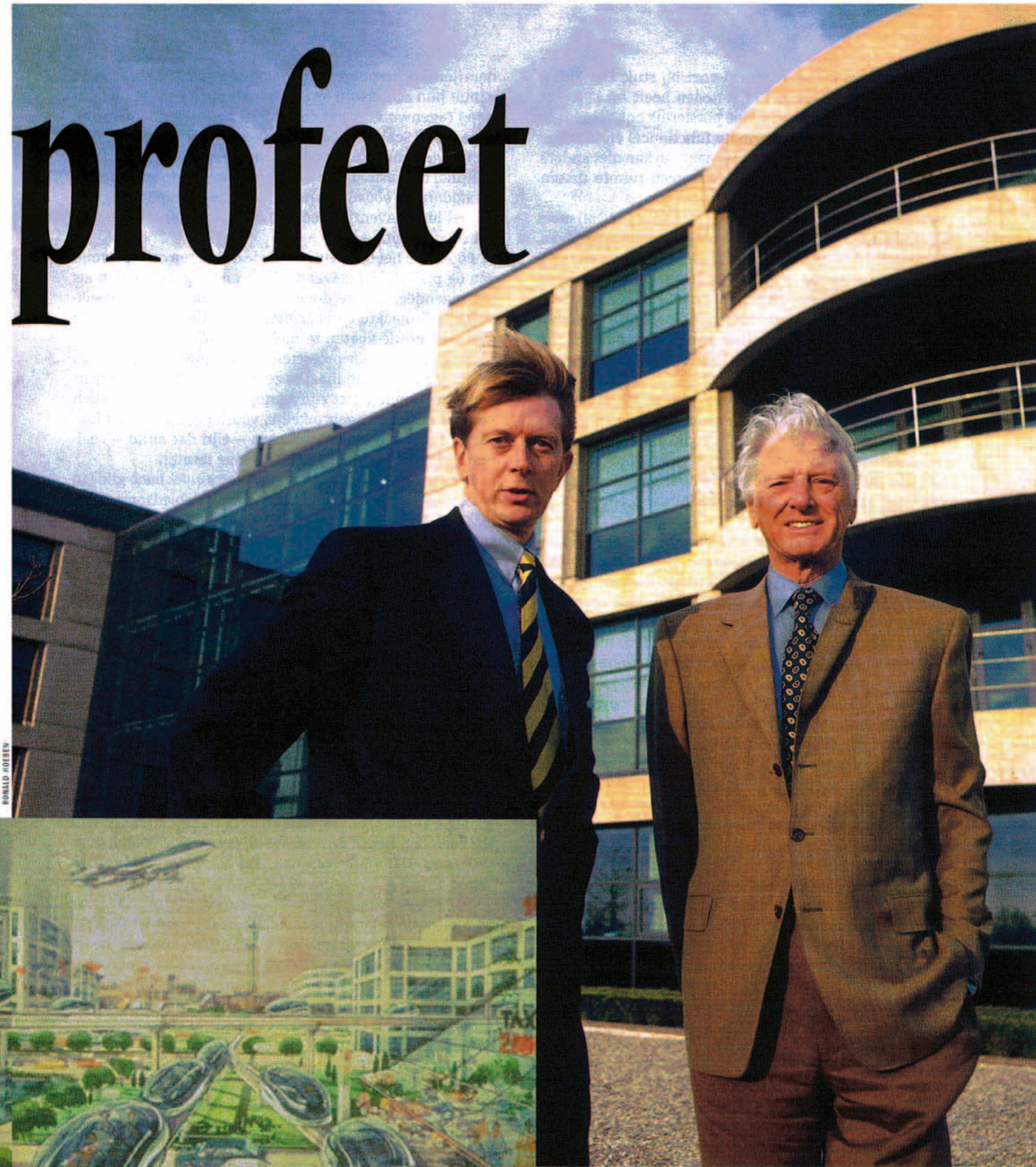
Auke Kok

Met een motorisch gemak dat in tegenspraak is met zijn 73 jaar ontdoet Jan Poot zich van zijn overjas en hangt hem aan de haak. Driedelig pak, ranke gestalte. Zilvergrijs haar boven een gebruinde kop, die verraadt dat de veelbesproken, om niet te zeggen omstreden onroerend-goedondernemer de meeste van zijn dagen slijt in zijn Zwitserse villa, waar hij de ledenmaten soepel houdt op de lange latten. Om de paar maanden bivakkeert hij in zijn kantoor bij Schiphol, waar zoon Peter (43), goed in cijfers en al net zo rank als hij, de dagelijkse leiding in handen heeft.

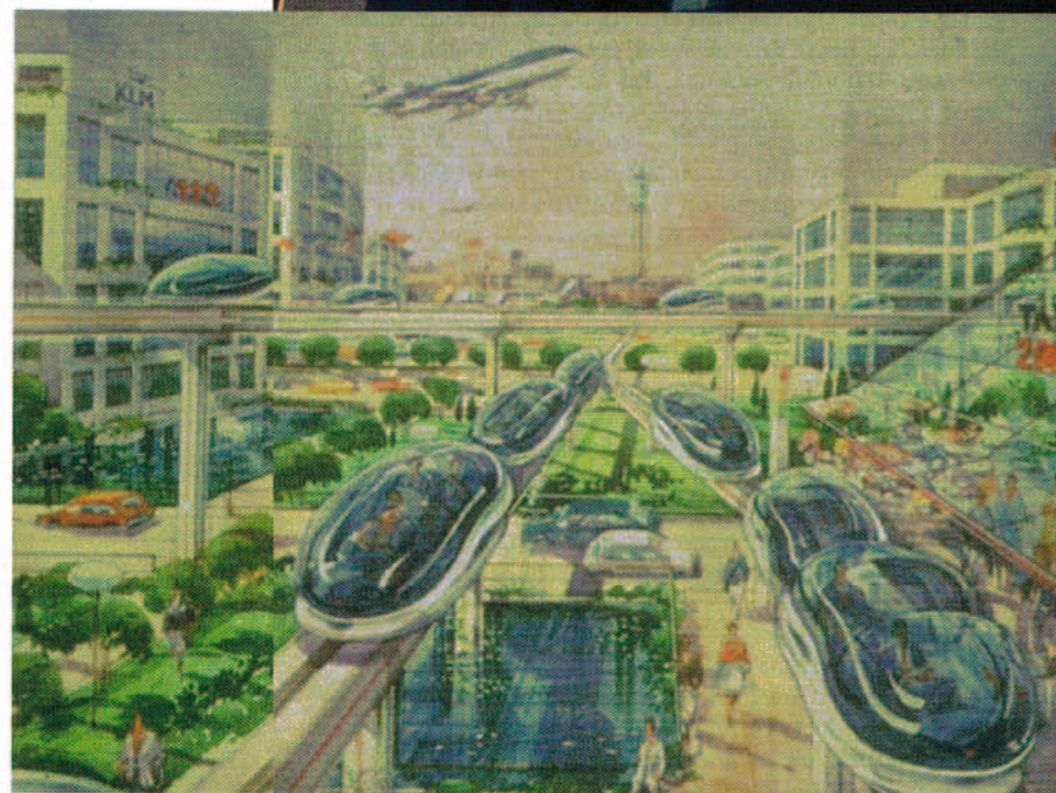
Geheel in ruste is Poot senior nog niet; dat zouden zijn vele tegenstanders wel willen. Nog steeds is hij de geestelijke kracht achter het familiebedrijf. Jan Poot gaat door, net zo lang tot zijn visie, zijn droom, zijn briljante eigengeleidheid is omgezet in verantwoorde architectuur en veel groen en slimme infrastructuur, en de omgeving van Schiphol dus veranderd is van een lawaaiig en onoverzichtelijk allegaartje in een samenhangend, hoogwaardig businessparadijs. Van Poot zijn ze nog niet af – laat de kurk maar op de fles.

Hij is net terug van onderhandelingen met ambtenaren van Rijkswaterstaat. Echt vlot ging het niet. Nu kon dat ook moeilijk. De ambtenaren hebben een strook van zijn grond nodig om de A4 ter hoogte van Schiphol te kunnen verbreden en zij boden hem vijftien gulden per vierkante meter. Hij vroeg duizend gulden per vierkante meter. "Ik zeg: u wilt anderhalve hectare van mijn bedrijfsterrein afpakken. Dat gaat u geld kosten, want het is het beste stukje grond van Nederland, zo niet van Europa."

Voor de ambtenaren, op geen stukken na gezegend met zoveel fantasie als hij, was er geen bedrijfsterrein te bekennen. Het enige dat ze zagen, was landbouwgrond waarvan de Haarlemmermeer zoveel heeft. Leuk voor bieten en aardappelen. Voor zulke grond is vijftien gulden de standaardprijs. Maar Poot



Peter (l) en Jan Poot



Schets van het openbaarvervoersysteem Taxi 2000

deed weer eens lastig. Hij hield voet bij stuk. Dat kun je koppig noemen, maar in het verleden heeft hij bewezen dat zijn verbeeldingskracht, hoe potsierlijk ook volgens de zogenaamde realisten, uitermate functioneel én winstgevend kan zijn. En daar handelt hij naar, hij kan niet anders. Koppig en geniaal, daar zit bij Poot geen ruimte tussen. Het is zijn kracht en zijn zwakte.

Volgens een oekaze van minister De Boer (VROM) moet de grond waarover Poot onderhandelt onbebouwd blijven. Dus hoezo bedrijfsterrein? Jazeker, zegt Poot, er is een contract waarin staat dat er bedrijven zullen komen, ondertekend door Poot zelf en de Schiphol Area Development Company (SADC), waarin de overheid participeert. Dus bestrijdt hij de uitspraak van De Boer met juridische middelen, tot aan de Raad van State. Het Rijk kan toch niet zomaar contracten uit 1987 ongedaan maken?

Wij gaan op deze kwestie niet verder in. Het is niet het enige geschil waarin Jan Poot verwickeld is; eerlijk gezegd zijn de geschillen te talrijk en ingewikkeld om op te noemen, dat doen wij dus ook maar niet. Daar wordt niemand beter van. Wij worden er beter van door naar Poot te luisteren. Heel ons land zou ervan opknappen.

Jan Poot zelf beschikt over te weinig bescheidenheid om zulke beweringen te weerspreken. Hij heeft ontwikkelingen nu eenmaal eerder in de gaten dan een ander – zijn grootste vijanden zullen het beamen. Niet voor niets verkondigde hij in 1970 al in kranteninterviews dat hij minister van Volkshuisvesting wilde worden. Als oprichter/eigenaar van Eurowoningen, 's lands eerste projectontwikkelingsmaatschappij die hij met een door familieleden ter beschikking gestelde ton had opgebouwd vanuit twee slaapkamers, had hij gedurende de tien jaar daarvoor aangetoond hoe het moest: 23.000 solide, originele en toch betaalbare koop- en huurhuizen bouwen door planmatig en grootschalig te opereren. Als minister, beloofde hij, zou hij het land in hoog tempo van de woningnood af helpen. Vroeger, als hoofd Bureau Woningzaken van de provincie Zuid-Holland, had hij immers de productie in twee jaar bijna verdubbeld.

Woningnood, zei hij, was een gevolg van verkeerde organisatie en filosofie. En aangezien hij dat allemaal zei, werd hij geen minister, want in Nederland zeg je zulke dingen niet, zeker niet in de krant. Nederland weigerde naar hem te luisteren, de woningnood zou nog lang aanhouden.

Nu, in de jaren negentig, wordt menige wijk uit de jaren zestig afgebroken, maar de huizen van Poot vinden onverminderd aftrek. In zijn trots, de wijk Rozendaal in Leusden, liggen de banaanvormige straten, voorzien van de eerste verkeersdrempels in ons land, en daarlangs de eerste drive-in woningen, er welvarend bij. Poots innovatieve aanpak gaat altijd uit van een ruime opzet, veel groen en mogelijkheden tot recreatie (zwembaden) en bewoners die verantwoordelijk blijven voor het beheer, waardoor de doelmatigheid groot en de (service)kosten laag blijven.

Aan de verkoop van Eurowoningen hield hij enkele tientallen miljoenen over, waarmee hij in 1985 in alle stilte land begon te kopen in de omgeving van Schiphol. (In de tussentijd had hij het skidorp Valmorel in de Savoie gecreëerd. Dat leidde tot langlopende conflicten met de financier, het woedende Centraal Beheer, dus daarover weiden wij niet uit. Wij volstaan met te zeggen dat de Franse overheid het dorp – ingericht in fraaie Savoie-stijl, en zon-

der rijen wachtenden voor de skiliften omdat de bewoners vanuit hun achtertuin op de piste stappen – tot model uitriep.) Tegenwoordig ligt dat voor de hand, landbouwgrond kopen rond Schiphol. De luchthaven is de economische motor van de Randstad, met overal oprijzende kantoren, WTC Schiphol als verhuurder van peperdure kantoorruimte en Hoofddorp als boomtown. Maar destijds – Schiphol nog een simpel luchthaventje, Nederland een land in crisis – was het bijna idioot.

Poot deed het toch. Hij offereerde de boeren een veelvoud van de prijs die zij gewend waren en hij gedroeg zich als het tegendeel van de doorsnee-arrogante projectontwikkelaar. Hij maakte de boer niet blij met een schijntje om zich snel uit de voeten te maken, maar nam ze op ouwe reus-basis mee naar projecten van Eurowoningen, gaf ze een hapje te eten en maakte ze miljonair. De boeren werden zijn vrienden. Dat zijn zij nog steeds. In veel gevallen konden ze, heel ongebruikelijk, voorlopig op hun erf blijven; de plannen van Poot waren – zijn dat altijd – veelomvattend en gericht op de zeer lange termijn.

Ter onderscheiding van het ordinaire *quick buck*-gilde in het onroerend goed noemt hij zichzelf 'gebiedsontwikkelaar': hij blijft financieel en persoonlijk betrokken, houdt contact met iedereen en spant zich op alle mogelijke manieren in om er iets moois van te maken. Als belijdend gereformeerde vindt hij dat hij conform het rentmeesterschap verplicht is de aarde beter achter te laten dan hij haar aantrof. Dat is een verantwoordelijkheid die verder gaat dan rijk worden. Rijk is hij al lang, en toch blijft hij stug vasthouden aan zijn eigen ideeën, ook als dat grote weerstanden oproept.

Dat voornoemde boerengrond inmiddels minstens tien, twintig keer zoveel waard is, kunnen de boeren die hij uitkocht hem niet kwalijk nemen; die meerwaarde is het loon voor de man met visie en durf. Nu vinden Schiphol en de overheid hem lastig; hij bezit grond die zij willen hebben. Maar wat weerhield hen er tien jaar geleden van diezelfde grond te kopen? Precies, visie en durf. Dus als zij zaken willen doen, ligt het in de rede dat zij Poots visie volgen, niet andersom. Dat vindt Poot ook, dus komt men niet tot zaken.

Begin jaren negentig bezat hij (opties op) honderden hectaren landbouwgrond op strategische plekken in de polder. Met een Angelsaksisch gevoel voor woordspelingen noemde hij zijn firma Chipshol ('chips' als verwijzing naar moderne techniek). Zijn voorbeeld was Atlanta Airport: dertig jaar geleden een vliegveld van niks in een dunbevolkte staat, nu het op één na grootste van de VS en omringd door imposante bedrijvigheid. Waarom Atlanta daarin slaagde? "Omdat ze het wilden," zegt Poot. Duidelijk? De stormachtige ontwikkeling in Atlanta was voor hem een bewijs dat Schiphol niet onder hoeft te doen voor Parijs, Londen en Frankfurt. Opnieuw: een kwestie van organisatie en verregaande samenwerking tussen overheid en bedrijfsleven – net als bij Eurowoningen het geval was geweest.

Uit Engeland importeerde hij het idee van een businesspark: superieure kantoren voor kennis-innovatieve ondernemingen in een fraai en samenhangend vormgegeven landschap. Hij liet een Engels architectenbureau gebouwen ontwerpen zonder spiegelend glas, scherpe hoeken of andere uitingen van eigentijdse brutaliteit. In plaats daar-



Jan Poot ontmoet prins Claus bij de uitreiking van de sleutel aan de eerste bewoner van de wijk Rozendaal in Leusden

van natuurlijke, zachte kleuren en onderbroken gevels, balkons. Alles ademt een klassiek soort toekomstgerichtheid. Groot maar menselijk, vriendelijk en toch sterk. En natuurlijk – Poots stokpaardje – geen auto te zien. Auto's zijn een rotgezicht en ze nemen kostbare grond in beslag. Als Schiphol Vastgoed de vierkante meters tegenwoordig zo duur aan de man brengt, waarom zie je daar dan zeeën aan geparkeerde auto's? Verspeelde ruimte. De zeeën tonen het gelijk van Poot.

Bij hem staan de auto's in de parkeergarage, die het gebouw een meter van de grond tilt als een reusachtige, met tuinen en stromende beekjes bedekte voet. Vergeleken bij de grimmige parkeerplaatsen en -garages biedt Chipshol Park een bijna lieflijke aanblik. Krachtens Poots ideaal van *landscaping* werd de hele omtrek ingericht. In Buitenveldert charterde hij driehonderd volwassen bomen teneinde de weg die zijn land doorkruist, de Fokkerweg, te omzomen. Dat vergde takelwagens en was dus veel duurder dan de gebruikelijke aanplant van jonge boompjes, maar Poot houdt niet van dat benauwde. Eerst goed inrichten, dan komen de bedrijven vanzelf. Dit geheel in tegenstelling tot de Schiphol-directie en de betrokken overheden die zich in de beste Nederlandse traditie telkens, hap-snap, aanpassen aan de gebeurtenissen. Waar de Fokkerweg overgaat in het terrein van de Schiphol Area Development Company worden de bomen kleiner, de berm smaller, de weg hobbeliger.

Ultimo 1996: verwachte oplevering Chipshol Park," staat er naast de *artist impression* in Poots uit 1990 daterende brochure. Maar het Park heeft nog weinig klanten. Er staat, zeven jaar na de oprichting, slechts één – impo-sant – gebouw. Het wordt in beslag genomen door KLM's computercentrum en een beetje door Poots eigen Chipshol Holding. Het is een droevige en ondoorgroendelijke ge-

schiedenis, die in het kort neerkomt op het volgende. Om al zijn mooie en ambitieuze plannen te verwezenlijken, moest Poot een beroep doen op externe geldschietters. Toen enkele jaren na het sluiten van de deals de prijzen driftig begonnen te stijgen, roken zij geld en wilden verkopen. Poot hield ze aan de afspraak om eerst het hele project te voltooien. Eerst de droom, dan het geld. De financiers konden de verleiding niet weerstaan. Poot, die vroeger als student sociologie soms weken op droog brood leefde, kon dat wel. Het conflict was geboren.

Van commissarissen als Orlandini (ex-KLM), Van der Zwan (ex-Vendex), Beelaerts van Blokland (commissaris van de Koningin in Utrecht), Janssen van Raay (Europarlement) en Helfrich (ex-Shell), door Poot binnengehaald ter verhoging van de respectabiliteit, was weinig steun te verwachten. Een groot verlies was dat niet, want tot ergernis van de Poten leken deze mannen er vooral op uit hun naam te gelden te maken, voorzover ze niet regelrecht zaten te slapen. Maar toen zelfs hun huis-accountant, het salonfähige Coopers & Lybrand, hen in de steek liet (wat de bestuursvoorzitter Van Luyk een officiële berisping opleverde, plus een door Poot ingediende – en ook niet echt benauwde – schadeclaim van 650 miljoen gulden), wilden de banken, beducht voor de publiciteit, prompt de uitstaande kredieten ter waarde van twintig miljoen gulden terugbetaald zien.

De familie Poot werd gemarginaliseerd. "Door toedoen van Coopers hebben wij die machtsstrijd voorlopig verloren," zegt Peter Poot, "daar komt het wel op neer." De familie kon haar belegd vermogen niet zomaar verzilveren; een faillissement werd nog net afgewend dankzij de hulp van een bevriende multimiljonair. De laatste resten sympathie onder de beleids-gremia in de polder verspeelde Poot twee jaar geleden, door in de Volkskrant een paginagrote advertentie te plaatsen tegen de aanleg van een vijfde Schipholbaan. Deze baan is slecht voor het milieu, betoog-

de hij, omdat er vrachtverkeer mee wordt aangetrokken. Vracht houdt van de nacht, wat slecht is voor de nachtrust van de polderbewoners. Bovendien spreidt de vijfde baan de geluidshinder, terwijl je er donder op kunt zeggen dat het aantal vluchten geleidelijk aan toch weer zal toenemen. De overheid zou van tevoren duidelijk moeten maken wat de voor- en nadelen van een maatregel zijn, alleen dat doet de overheid nooit. 'Volksverlakkerij', noemen de Poten dat, gevolg van onze 'belazerij-democratie'.

Veel beter is het de herrie te concentreren in een bepaald gebied waarvandaan je de mensen, net als in Atlanta gebeurde, laat verhuizen naar elders. Hard, maar eerlijk. Dan kun je met enkele banen toe. Heathrow ontvangt twee keer zoveel passagiers op twee keer zo weinig banen als Schiphol. Geen luchthaven die per passagier zoveel ruimte in beslag neemt als Schiphol. Gevolg: een planologisch labirint in de Haarlemmermeer, waar het verkeer vastloopt en de bewoners zich terecht gepieeld voelen.

Wederom is niet geluisterd naar Poot. Over het bedrijf dat zijn gronden tot ontwikkeling zou brengen, Chipshol Forward, heeft de familie geen zeggenschap meer. Zelfs de naam zal per 1 januari worden veranderd, in Forward Business Parks, aangezien de nieuwe directie te veel hinder ondervindt van het 'besmette' verleden. Het bedrijf doet volgens Poot haast niets en voorzover het iets doet, laat het gebouwen neerzetten waarvoor vader en zoon geen toestemming zouden hebben gegeven. Het business-park moest een architectonische familie worden, met variaties binnen een harmonieus geheel; daarin passen niet de hoekige en onvriendelijke panden die nu binnen Poots gezichtsveld in aanbouw zijn. En naast Chipshol Park heeft de Schiphol-directie een overmaat aan vrachtareaal gepland ('Van Gend & Loos-panden' noemt Jan Poot dat), terwijl Poot jaren geleden al het natuurlijke verband aantoonde tussen high tech en vliegvelden.

Waarom zou de software-gigant Microsoft onlangs hebben besloten het hoofdkantoor te verplaatsen van het nabij gelegen Hoofddorp naar Chipshol Park? Het huidige onderkomen is groot genoeg, maar het staat te midden van een orgie aan stijlen, alles dicht op elkaar; Microsoft-tycoon Bill Gates viel voor Poots ruimtelijke parkvisie. Dat is het rare: de groten der aarde en de gewone mensen in de omgeving van Schiphol herkennen zich in Poots groene visioenen. Het contact met de vele tussenlagen, daar wil het niet zo vlotten. Zijn bijzondere manier van presenteren is niet altijd in zijn voordeel. Luister naar enkele ex-relaties. (Actuele relaties zijn er niet of willen niet geciteerd worden. "Leest u geen kranten?" reageert SADC bijvoorbeeld op schampere toon. "Ik moet aan mijn relaties denken," zegt voormalig wethouder Lex Auer, nu adviseur van de lokale overheden.)

"Ooit zou hij een onderhoud hebben met Schiphol-directeur Rob den Besten (nu NS-directeur - red.)," zegt Martin Straatmeijer, vice-voorzitter van de Dorpsraad Badhoevedorp. "In het bijzijn van onze delegatie begon hij die man - volkomen terecht - meteen te wijzen op enkele ruimtelijke ordening-blunders die Schiphol in het verleden had begaan. Den Besten, die gerekend had op een gesprek onder vier ogen, was woedend. Binnen twee minuten stonden we weer buiten."

"Zijn optreden is niet altijd even handig," zegt Cees Broekhoven, Rabo-directeur te Hoofddorp. "Daardoor

krijgt hij minder vertrouwen dan hij verdient. Hem wordt nog wel eens verweten dat hij de zaken te optimistisch voorstelt. Maar hij is iemand die zijn tijd ver vooruit is en die zijn nek uitsteekt; ons land zou veel meer van zulke mannen moeten hebben."

"Hij komt soms autoritair over," zegt Nico Tilly, ex-directeur Eurowoningen. "Hij wil alles zoveel mogelijk zelf bepalen. De successen in het verleden hebben hem een gevoel van onoverwinnelijkheid gegeven. Hij is een unieke figuur, recht door zee en absoluut geen oplichter."

"Je hebt profeten en regenten," zegt Aad van Dulst, ex-burgemeester van de Haarlemmermeer. "Poot is een profeet, een visionaire man die iemand naast zich nodig heeft om hem, indien nodig, af te remmen. Dat heb ik hem ook gezegd."

Jan Poot troost zich met de gedachte dat de profeten in Israël evenmin geliefd waren, en hij weet dat hij eens gelijk zal krijgen. "Misschien pas over tien jaar, maar het gebeurt." De eerste tekenen zijn er al. Bij Hoofddorp verrijzen kantoren die zijn afgekeken van Chipshol Park, inclusief ondergrondse parkeergarages. Poot introduceerde het fenomeen park-management, dat nu elders navolging vindt. Vijf jaar geleden publiceerde Poot een artikel waarin hij voorstelde de luchthaven in de Noordzee uit te breiden. Een dijkensletser, vond Schiphol. Nu is het serieus in onderzoek. Hetzelfde gebeurde met Poots Jules Verne-achtige Taxi 2000, een voordelig openbaar-vervoersysteem van elektronisch aangedreven cabines, dat privacy koppelde aan energiezuinigheid. In theorie een ideaal middel om de overvolle wegen te ontlasten. 'Taxi 3000' werd het plan smalend genoemd, de cabines 'botsautootjes'. Inmiddels experimenteert de luchthaven met soortgelijke karretjes en zij noemt ze trots *people movers*.

Leg een geconcentreerd zakencentrum aan, stelde Poot. Iedereen lachen - zulke centra renderen alleen in Amerika. Inmiddels is het jonge WTC Schiphol tot de laatste meters gevuld. Schiphol legt momenteel een elitair soort luchthavenstad aan, met faciliteiten voor winkelen, werken en recreëren, van sauna's tot golfbanen. Maar toen Poot zijn vergelijkbare totaalconcepten lanceerde, werd hij voor gek versleten.

In tweede instantie heeft Poot vaak gelijk gekregen. Er is dus hoop. En er komt een nieuwe directeur bij Schiphol. Misschien dat hij wil praten. Want de laatste tijd wil niemand meer praten. In de polder, maar ook in Den Haag, doet iedereen uiteindelijk wat Schiphol wil, al was het maar omdat de expertise op de luchthaven veel groter is, en de luchthaven heeft Poot tot nu toe steeds dwarsgezet. Bedrijven wordt ontraden zaken met Poot te doen, daar zijn de Poten van overtuigd. "Mijn vader is een zakelijke outcast geworden," zegt Peter. Poot heeft een ruzieachtige reputatie, terwijl hij in het verleden partijen dikwijls bij elkaar heeft gebracht, op basis waarvan hij win-situaties wist te scheppen. Bij de huidige patstelling wint niemand.

Nieuwe directeur, hoe je ook zal heten, ga praten. Schrik niet van Poots zelfvertrouwen - oké, noem het arrogantie, wat maakt het uit. Poot denkt dat Nederland dankzij Schiphol een nieuwe Gouden Eeuw tegemoet kan zien en wellicht heeft hij gelijk. Werk met hem samen en maak er iets moois van, in ieders belang. 