

*Ontwikkelaar Peter Poot houdt vast aan eigen visie*

# De kunst van het omgekeerd redeneren

Schiphol heeft helemaal geen ruimtetekort, alhoewel de politiek denkt van wel. Ontwikkelaar Peter Poot -eigenaar van in totaal anderhalf miljoen vierkante meter onbebouwde grond rondom Schiphol- zegt het op heel stellige toon. Wat qua oppervlakte de grootste luchthaven van Europa is, is daarmee volgens hem ook meteen de minst efficiënte. Vandaar dat hij pleit voor omgekeerd redeneren. "We moeten leren van de fouten die in Amerika zijn gemaakt."

Tekst Peter Voskuil

Kijken naar Amerika. Daar waar de ontwikkelingen rond luchthavens volgens Peter Poot vijftien jaar voorlopen op die in Nederland. Het heeft de familie Poot geen windeieren gelegd.

In de jaren tachtig kocht de succesvolle huizenontwikkelaar Jan Poot het ene na het andere weiland rondom Schiphol op. Terwijl de rest (overheden, Schiphol) 'nog zat te slapen' (om in de woorden van Poot te blijven), zag de familie Poot al hoe gewild de gronden bij Schiphol zouden worden.

### Verketterd

Maar kijken naar Amerika heeft ook verkettering gebracht. Door conflicten en rechtszaken stond de familie Poot een tijdje buitenspel met hun bedrijf Chipshol. Maar alle reacties op uitspraken in de pers, interne conflicten, rechtszaken ten spijt: de visie van Poot is altijd dezelfde gebleven.

Die visie komt neer op het concentreren van de geluidsoverlast door de aanleg van parallelle startbanen, het maken van een lange termijn-masterplan in plaats van de huichelachtige toneelstukjes over beheersing van geluidsoverlast die volgens hem al jaren rond de luchthaven worden opgevoerd. Poot: "Het Zwanenburg bij de luchthaven van Atlanta is verplaatst. Ze hebben tweeduizend huizen onder de startbanen gewoon opgekocht. Daar wordt met een masterplan voor 25 à 50 jaar gewerkt. Daar hebben ze parallelle banen, een goed openbaar vervoerssysteem, met veel *quality of life* eromheen. Voor Schiphol zou Atlanta een *best case-scenario* moeten zijn."

Vooraf is afgesproken dat dit artikel niet zal gaan over het conflict dat ervoor zorgde dat de heren Poot in 1995 min of meer uit hun eigen bedrijf werden gezet. Dat is in 2000 door de rechter opgelost. En ook niet over de rechtszaak die nu loopt tegen Schiphol en overheid over de afgeblazen bebouwing van het Groenebergterrein naast de Aalsmeerbaan.

"We hebben een imago van: die familie Poot, lastige mensen. En dat zijn wij ook wel. Wij gaan voor een bepaalde visie en daar wijken we niet van af. Ik vind het geen eer om hier een zo goedkoop mogelijk gebouw neer te zetten waar ik een maximale winst mee kan maken. Het is gewoon een uitdaging om dingen beter achter te

laten dan je ze hebt aangetroffen. Het is mij niet om de confrontatie te doen."

### Doemscenario

Poot wil af van wat hij het aanbren-beleid noemt, het stukje bij beetje uitbreiden van de luchthaven. Chicago is volgens hem het doemscenario waar we nu op afstevenen. "Daar is helemaal geen openbaar vervoer en daar is alles hap-snap volgebouwd. Chicago is een wirwar van wegen en auto's. Daar sta je van vijf uur 's ochtends tot tien uur 's avonds in de file. Alleen konden ze in Amerika indertijd niet voorzien welke vlucht de luchtvaart zou nemen. Wij wel. Wij kunnen leren van die fouten."

Bijvoorbeeld door te voorkomen dat je steeds door ontwikkelingen wordt ingehaald. Poot: "Laten we nou omgekeerd redeneren. Stel je voor dat Schip-

hol honderd miljoen passagiers krijgt in de toekomst. Wat betekent dat voor de geluidszonering en voor de behoefte aan bedrijfsterreinen, woningen, verkeer? En waar gaan we in de toekomst in Nederland onze werkgelegenheden uit halen?" Wereldspelers -nieuwe bedrijven als Shell, Philips en Unilever- ontstaan volgens hem niet zo snel meer in Nederland. Waar het van moet komen, is een heel aantrekkelijk woon- en werkklimaat voor internationale bedrijven. Zoals Microsoft, dat dat soort ondernemingen zich graag in Nederland wil vestigen. "Je moet dan echt wat anders gaan bieden dan alleen maar meer van hetzelfde."

Vader Jan Poot is inmiddels met pensioen, maar de grondpositie van Chipshol is nog altijd indrukwekkend. Niet alleen aan de oostkant van het vlieg-

veld, maar ook bij Badhoevedorp Zuid heeft Chipshol een groot gebied in handen. In 1992 werd een plan gepresenteerd om daar een airport city te bouwen. Een stad van internationale allure waarin *people movers* (een systeem van zweeftaxi's op lightrail) zich in een fraai landschap een weg banen tussen architectonisch mooi en spectaculair vormgegeven kantoorpanden en hotels. Anno 2004 ligt het plan ergens in een la op het kantoor van Chipshol. Voortgang: nul.

"Wij hebben nooit zo'n goede verhouding gehad met Schiphol. Wij zijn hier van origine gezien als een soort indringer. Die ideeën had die aanvankelijk zeer haaks stonden op die van Schiphol. De luchthaven wilde toen nog heel veel vracht op de luchthaven en geen kantoren. De overheid en Schiphol hadden natuurlijk veel liever onze gronden zelf in handen gehad."

Inmiddels houdt Schiphol zich ook bezig met het creëren van airport cities. Toch komt samenwerking nog steeds niet van de grond. Poot: "We hebben allemaal belang bij aantrekkelijke woon- en werklocaties. Chipshol heeft veel ideeën, heeft de grond, heeft geld, dus normaal gesproken zou je denken: wat wil je nog meer?" Dan heel nuchter: "Maar we zijn natuurlijk ook gewoon de grote concurrent. Schiphol ontwikkelt ook, en verdient straks haast nog meer aan het vastgoed dan aan de start- en landingsbanen."

Schiphol werkt als projectontwikkelaar samen met gemeenten en de provincie in het SADC. En voor we het weten praat Poot indirect toch over het Groenebergterrein: "Ik vind niet dat een partij misbruik mag maken van zijn publiekrechtelijke bevoegdheden. Aandeelhouders van onze concurrent hebben middelen om ons te frustreren. Als ik een bouwvergunning indien dan moet die niet onterecht worden afgewezen. Als ik een bestemmingswijziging wil hebben omdat daar contracten over zijn, moet men dat niet jaren gaan traineren."

Elkaar vliegen afvangen is het laatste dat Poot wil. "Zolang de grond er ligt, is de kans er. Kijk, ik heb niet zo'n haast als mijn vader indertijd, die was veel ouder. Ik heb die gronden, die liggen erbij als goede wijn en dat komt wel een keer. Het is niet zo dat ik daar getraumatiseerd of gefrustreerd door

### Schiphol: 'Klinkklare onzin'

Woordvoerder Pamela Kuypers van Schiphol wil niet op alle uitspraken reageren die Peter Poot in dit artikel doet. Dit omdat er een proces tussen Schiphol en Poot loopt.

Wel noemt zij de aantijging dat de Polderbaan niet voor niets zo ver van het centrum van Schiphol ligt 'klinkklare onzin'. Iedereen kan volgens haar in het streekplan lezen dat er geen terminal langs de A5 komt. "De plannen daarvoor zijn al jaren geleden van tafel geveegd."

Wie Schiphol met de vliegvelden Atlanta en Heathrow vergelijkt, vergelijkt volgens haar appels met peren. "Wij hebben hier te maken met een zee-klimaat en moeten rekening houden met de zuidoostenwind." Dat neemt niet weg dat Schiphol volgens haar wel degelijk kijkt naar de ontwikkelingen op en rond de andere luchthavens op de wereld. Regelmatig worden er daartoe benchmark-onderzoeken gehouden. Het topmanagement van de luchthavens in Europa gaat bovendien eens in de zoveel tijd met elkaar in vergadering om te overleggen en ervaringen uit te wisselen.

Maar ik denk wel dat het voor Nederland van belang is dat er zo snel mogelijk bijzondere ontwikkelingen op gang worden gebracht."

### Toneelstuk

Poot heeft een maand of tien geleden voor het eerst kennis gemaakt met Schiphol-directeur Gerlach Cerfontaine. "Op zich was het een heel plezierig gesprek. Het punt is alleen: je kunt alleen samenwerken als je weet waar je heen wil."

Voor Poot is het spreiden van geluidsoverlast geen optie. Hoe meer banen, hoe meer verzet, zegt hij. "In feite zijn we steeds een groot toneelstuk aan het spelen. Misschien dat je door een nieuwe baan tijdelijk even iets minder lawaai krijgt op de andere baan, maar als de luchthaven doorgroeit -het geen toech de bedoeling is- krijgt uiteindelijk iedereen een hoop herrie."

De Polderbaan ligt volgens hem niet voor niets zo ver weg van het centrum van Schiphol. "Daar zit natuurlijk een plan achter. Dat je nu vanaf daar een kwartier aan het taxiën bent, is natuurlijk niet de bedoeling. Langs de A5 komt een tweede terminal, dat heeft Schiphol in kleine kring allang aangegeven." Die zou mede worden ontsloten via de A5. "Zo'n terminal heb ik tien jaar geleden al op Schiphol-plannen ingetekend zien staan. En laatst heeft het ook al in Haarlems Dagblad gestaan."

Schiphol-woordvoerder Pamela Kuypers noemt dit alles in een reactie overigens onzin (zie kader).

Dat Schiphol als onroerend goed-bedrijf zoveel mogelijk grond probeert te claimen, noemt Poot logisch. "Het is de

politiek die moet opletten wat er gebeurt hier in Nederland, de Tweede Kamer. Nou, die slapen nog steeds. Die zitten met mispercepties. Politici denken dat Schiphol geen ruimte heeft om te groeien, terwijl de luchthaven in oppervlakte de grootste van Europa is. Qua ruimtebeslag is dit dus de minst efficiënte luchthaven van heel Europa. Heathrow heeft twee banen, Schiphol vijf, en Heathrow is vier keer zo efficiënt. Atlanta heeft vier banen en veel meer passagiers. Tachtig miljoen."

Dat geldt ook voor de lokale politiek, vindt Poot. "Als jij carrière wilt maken als wethouder, moet je natuurlijk niet partijen als Schiphol en Verkeer- en waterstaat openlijk gaan aanvallen, dat is niet slim. Als ik gemeenteraadslid was, zou ik gewoon mijn boerenverstand gebruiken. Mijn vader zei altijd: je moet het aan je kind uit kunnen leggen. Het wordt bewust heel ingewikkeld gemaakt."

Het wachten is volgens Poot op politiek met visie en lef. Die niet bang zijn om dingen te zeggen die in eerste instantie impopulair lijken.

Vertegenwoordigers van de landelijke fractie van de LPF zijn onlangs op bezoek geweest om met hem van gedachten te wisselen. "We hebben ook een brief aan Balkenende geschreven, omdat de hele luchthavenproblematiek ons inziens de normaal verantwoordelijke ministers ontstijgt. Met de vraag of hij zich er als chef van het kabinet mee wilde bemoeien. Maar daar wordt helemaal niet op gereageerd. En dat is dan iemand die het over normen en waarden heeft. Je krijgt niet eens fatsoenlijk antwoord." ■

