

Jan Poots Chipshol wil samenwerken met nieuwe directeur luchthaven

‘Schiphol kan ontwikkeling nieuwe Airport City niet meer negeren’

Jan Poot, oprichter en mede-eigenaar van Chipshol, werd als oprichter van Eurowoningen decennialang geroemd als visionair ontwikkelaar. De laatste jaren heeft zijn imago forse deuken opgelopen door de slepende juridische strijd met Schiphol en de rijksoverheid. Of Chipshol nu stelselmatig is tegengewerkt of Poot te dominant was, feit is dat zijn plan uit 1989 van een Airport City nog steeds niet is verwezenlijkt. Met het aantreden van Jos Nijhuis, de nieuwe directeur van Schiphol, gloort er volgens Poot weer hoop. De 84-jarige wil de strijdbijl met Schiphol begraven en samen Schiphol City ontwikkelen. ‘Zelfs de eigen Schiphol-adviseur acht een nieuwe Airport City nodig.’

Jan Poot heeft altijd al een neus gehad voor projecten die winstgevendheid combineerden met een aangename ruimtelijke ordening. In 1960 richtte hij Eurowoningen op en ontwikkelde 23.000 betaalbare en aantrekkelijke woningen. Nadat hij in 1974 Eurowoningen met wisselend succes in vijf landen had uitgerold, deed hij Eurowoningen van de hand. In zijn speurtocht naar nieuw zakelijk succes viel zijn oog op Schiphol. Een onderzoek van twintig internationale luchthavens deed hem beseffen dat de grond rondom Schiphol goud waard was. Poot zag in dat Schiphol niet alleen een infrastructuurle voorziening kon zijn, maar een zelfstandige economische entiteit met ruimte voor internationale hoofdkantoren, hotels en winkels. Met hulp van investeerders begon hij grootschalig landbouwgrond op te kopen en richtte hij in 1986 de Chipshol Groep op.

In 1989 ontvouwde hij zijn plannen voor een multifunctioneel centrum met internationale allure. Bij Schiphol vond hij geen gehoor. De luchthaven keek afgunstig naar de 600 hectare aan waardevolle strategische grondposities die Chipshol tot 1993 had verworven. Vanaf die tijd begon Schiphol Chipshol volgens Poot te dwarsbomen. Daardoor ontstonden er ook conflicten met zijn investeerders. Enkele grote aandeelhouders trokken zich terug en verkochten buiten medeweten van Poot hun grond aan Schiphol. Anno 2009 is het resultaat dat de grondportefeuille van Chipshol is uitgedund tot zo'n 150 hectare. De enige ontwikkeling die Chipshol heeft kunnen realiseren, is Park Schiphol-Rijk, een kantoren- en bedrijvenpark van 300.000 m². Drie andere projecten zijn niet van de grond gekomen door bouwverboden en juridische conflicten: een bedrijventerrein van 250.000 m² op het Groenenbergerterrein, fase 2 van Schiphol-Rijk met 100.000 m² kantoor- en bedrijfsruimte en tot slot Schiphol City in Badhoevedorp-Zuid van 2 miljoen vierkante meter.

Hoe staat Chipshol ervoor?

‘Schiphol heeft ons sinds de oprichting als zijn grootste vastgoedconcurrent beschouwd. De luchthaven heeft zijn concurrent in drie gebieden te pakken. Het gevolg is dat we vleugellam zijn en nu nergens kunnen ontwikkelen. Ironisch genoeg verdienen we het meeste geld met onze gewonnen rechtszaken en schikkingen. Dat gaat in totaal om 35 miljoen euro, overigens een schijntje van de geleden miljardenschade. Verder brengen onze beleggingspanden op Schiphol-Rijk geld in het laatje.’

Heeft u al met Jos Nijhuis, de nieuwe directeur van Schiphol, gesproken?

‘Ja, al drie keer zelfs. We hebben in een half jaar al meer gepraat dan in tien jaar met Cerfontaine. De gesprekken verliepen in een open en vriendelijke sfeer, zij het zonder concrete resultaten. In dit soort zaken is het heel belangrijk dat er een goede klik is tussen de hoofdpersonen. Met Cerfontaine was die er niet, met Nijhuis wel. Wij willen de strijdbijl begraven. Ik heb het gevoel dat Nijhuis constructief wil meewerken. Ons is het niet uitsluitend om het geld te doen. We willen een goede ontwikkeling op de luchthaven neerzetten, waardoor Schiphol de beste en aantrekkelijkste luchthaven van Europa wordt.’

Is een oplossing realistisch? Het aantal conflicten is sinds de planologische reservering voor een eventuele

Tweede Kaagbaan niet kleiner maar juist groter geworden.

‘Die reservering die het ministerie van Verkeer en Waterstaat op verzoek van Schiphol heeft gedaan, is zeer spijtig. Deze overbodige startbaan zou dwars door ons Park Schiphol-Rijk gaan. Hierdoor zouden wij 150.000 m² vastgoed moeten afbreken, wellicht inclusief het luxe Radisson SAS Hotel. Dat zou ons volgens directeur Krul van luchthavenontwikkeling Schiphol 400 miljoen euro kosten. De schade is nu al aangericht. Bestaande huurders beginnen te morren en nieuwe huurders blijven weg vanwege de reservering. Ook kunnen we nu niet aan de tweede fase met 100.000 m² vastgoed beginnen. Op deze manier worden we opnieuw uitgeschakeld als ontwikkelaar. Het lijkt alsof de geschiedenis zich herhaalt. De Polderbaan was evenmin nodig. Die kwam er alleen maar om grond voor Schiphol veilig te stellen. Piloten noemen de Polderbaan een drama; ze moeten een kwartier extra

‘De bal ligt nu bij de nieuwe Schiphol-directeur’

taxiën voordat ze bij de gate zijn wat 2.000 liter kerosine kost. Zelfs de voormalige Schiphol-directeur Gerlach Cerfontaine heeft tegen Zembla moeten toegeven dat de Polderbaan niets toevoegt aan de capaciteit en alleen maar meer overlast heeft veroorzaakt.’

Wat moet er gebeuren om het conflict Schiphol-Chipshol op te lossen?

‘Als Schiphol de beste luchthaven van Europa wil worden, moet hij samenwerken met de omwonenden en het bedrijfsleven. Chipshol is de grootste private grondeigenaar, dus we hebben elkaar nodig. Partijen zouden hun grond in een grondbank moeten stoppen en

Chipshol een masterplan voor Airport City laten maken. De provincie Noord-Holland en de omliggende gemeenten staan positief tegenover Airport City. Er moeten nog harde noten worden gekraakt. We kunnen moeilijk samen projecten ontwikkelen, terwijl we elkaar bevechten in de rechtszaal. Dus eerst moeten alle conflicten worden opgelost. Ook de beslaglegging op de 19 miljoen euro die Schiphol ons heeft betaald, moet worden opgeheven. De bal ligt wat dat betreft geheel bij de nieuwe Schiphol-directeur Jos Nijhuis.’

U wilt helpen om van Schiphol de beste Europese luchthaven te maken. Wat is er nu mis met Schiphol?

‘Schiphol is een van de weinige luchthavens in de wereld waar de geluidsoverlast over een gigantisch gebied is uitgewaaid. Daardoor kan in een gebied van 30.000 hectare geen woning worden gebouwd. Dat gaat om 1 miljoen gedeelde woningen met als gevolg dure en schaars grond en een verstoorde vastgoedmarkt. Schiphol moet zich op een gecoördineerde, compacte, aantrekkelijke en duurzame manier ontwikkelen, maar met zo'n Polderbaan gebeurt het tegenovergestelde. De ruimtelijke ontwikkeling op en rond Schiphol gebeurt eveneens lukraak en economisch inefficiënt. Al twintig jaar verkondig ik dat Schiphol Atlanta moet navolgen; dat is een compacte luchthaven met goede infrastructuur en een groene kantoor- en woonomgeving zonder geluidsoverlast. Maar omdat Poot de boodschapper is, weigert Schiphol te luisteren.’

Schiphol stelt dat er geen Airport City nodig is, omdat die er al is, te weten op Schiphol Centrum. Ook de Zuidas heeft dergelijke ambities. Waarom dan miljarden investeren in een nieuw gebied?

‘Schiphol Centrum kun je met de beste wil van de wereld geen Airport City noemen. Schiphol heeft absoluut een topterminal voor reizigers, maar het gebied eromheen is en blijft een steenwoestijn. Bovendien bevinden zich op Schiphol geen hoofdkantoren uit de Fortune 500 maar slechts enkele kleine dependances. Zelfs de eigen adviseur van Schiphol, de Amerikaanse professor John Kasarda en gezaghebbend Airportcity-expert, stelt dat de luchthaven een nieuwe Airport City nodig heeft. Die is volgens hem noodzakelijk wil Schiphol internationaal zijn relevantie behouden. Kasarda stelt dat toekomstige steden zich vanuit internationale luchthavens zullen ontwikkelen, net zoals vroeger steden ontstonden bij zeehavens en rivieren. Badhoevedorp-Zuid noemt hij in potentie de Airport City bij uitstek. Deze locatie is beter dan de Zuidas. Het gebied tussen Amsterdam, Schiphol en

Badhoevedorp wordt ontsloten door de snelwegen A9, A4 en A5 en twee spoorlijnen waaronder de hogesnelheidslijn Amsterdam-Parijs. Het is in tegenstelling tot de Zuidas een greenfield-locatie, dus veel gemakkelijker te ontwikkelen.’

Hoe en wanneer zou Schiphol City moeten worden ontwikkeld?

‘Schiphol City moet een groen woon-, werk- en recreatiegebied worden. In het gebied van 250 hectare willen we ruim de helft reserveren voor groen en water. Het vastgoedprogramma van 2 miljoen vierkante meter kan naast kantoren, hotels, congresruimte en bedrijfsruimte bestaan uit een nationale shopping mall, een museum, universiteit en veel appartementen. Rode draad hierbij is een hoogwaardige architectuur en veel fraaie landscaping. Omdat we in het gebied bijna alle grond in handen hebben, willen we een deel van de overwinst in die extra kwaliteit stoppen. Langs het huidige woongebied Badhoevedorp-Zuid willen we ook nog een golfbaan aanleggen. In het gebied kunnen zo'n 70.000 mensen wonen en werken. Cruciaal in dit concept is de people mover, een computergestuurd vervoerssysteem binnen Schiphol City. We hebben wel een internationale investeringspartner nodig. Als we er met Schiphol uitkomen, kunnen we volgend jaar een masterplan maken en in 2012 met de bouw beginnen.’

Uw concept van een people mover systeem of Taxi 2000 is nooit serieus genomen. Cerfontaine had het over ‘de botsautootjes van Poot’, Cor van Zadelhoff noemde het ‘Taxi 3000’. Hoe realistisch is uw plan?

‘In 1988 heeft Schiphol ons aanbod afgeslagen om mee te doen aan de ontwikkeling van Taxi 2000. Ik ben er belachelijk mee gemaakt. Inmiddels wordt een systeem dat daar sprekend op lijkt aangelegd rond de Londense luchthaven Heathrow. Deze 8 kilometer lange Personal Rapid Transit is in november gereed en kan verlengd worden tot 35 kilometer. Dubai legt eenzelfde systeem aan. Heathrow wil een pioniersluchthaven zijn, voorop lopen in duurzaamheid en passagiers reiscomfort geven. Schiphol wilde dat ook, maar heeft die kans wederom laten lopen omdat ik de initiatiefnemer was. Het verkeer van en naar de luchthaven loopt intussen steeds meer vast. Dankzij het systeem zouden in het gebied rond Schiphol City de helft minder nieuwe wegen nodig zijn: een besparing van 500 kilometer aan nieuwe wegen ofwel 1,5 miljard euro en 40.000 minder parkeerplekken, nog eens 300 miljoen minder. De kosten zijn bovendien lager dan van light rail: zo'n 4 miljoen euro per kilometer tegen 13 miljoen euro.’

Wat als Schiphol niet bereid is aan de eisen van Chipshol te voldoen?

‘Beide kanten moeten een gebaar van goede wil tonen. Chipshol is daartoe bereid. Maar we hebben niet eindeloos geduld. Als Schiphol niet wil samenwerken, dan gaan we door met de claim tegen Schiphol vanwege twintig jaar tegenwerking. Op grond van gedeelde beleggings- en ontwikkelingswinst gaat het om vele miljarden. Ik hoop van harte dat dat niet nodig is. Hoe ik het vol houd? Ik geloof in mijn projecten. Het is niet altijd himmelhoog jauchzend en af en toe zelfs zum Tode betrübt. Mocht het mij niet meer lukken, ik ben bijna 85, hoop ik van harte dat mijn kinderen en twintig kleinkinderen alsnog aan de slag kunnen met de overgebleven gronden. Mensen met gezond verstand en van goede wil beseffen echter dat een eindeloos conflict zeer nadelig is voor Schiphol en Nederland, zowel voor werkgelegenheid, bewoners en woningvoorziening van de overvolle Randstad.’



Jan Poot: ‘We verdienen het meeste geld met onze gewonnen rechtszaken en schikkingen.’