

Vastgoed als vliegwiel

Critici stellen dat Schiphol zijn invloed op de rijksoverheid, gemeenten en provincies misbruikt om zijn vastgoedbelangen te dienen. 'Het is landjepik'



Rechter heeft gebiedsontwikkelaar Chipshol vergoeding toegekend voor bouwverbod op Groenenbergterrein

Frank van Hoorn

Akkoord, Schiphol is een luchthaven. Maar: de luchthavenactiviteiten zijn 'onder bepaalde aannames over de vermogenskosten en de toedeling van de gemeenschappelijke kosten verlieslatend,' schreef toenmalig minister van Verkeer en Waterstaat Tineke Netelenbos (PvdA) al in 2001 aan de Tweede Kamer. Dat verlies wordt gecompenseerd door inkomsten uit alternatieve bronnen. Naast de opbrengsten uit de exploitatie van parkeerterreinen en winkels verdient Schiphol het grote geld met vastgoed.

Zo participeert de Schiphol Group (33,3 procent) met de stad Amsterdam (24,3 procent), de gemeente Haarlemmermeer (24,3 procent) en de provincie Noord-Holland (18,1 procent) sinds 1987 in de Schiphol Area Development Company. Doel van SADC: het bewaren en verbeteren van de economische positie van Schiphol en omliggende

gebieden door ontwikkeling van bedrijfsparken en aanverwante infrastructuur. Diezelfde SADC blijkt 'overlegpartner' van een toetsingscommissie van de gemeente Haarlemmermeer die bouwplannen voor de luchthaven en omgeving beoordeelt. Schiphol adviseert dus over plannen van vastgoedconcurrenten en weet in een vroeg stadium van hun voornemens.

Met andere woorden: de belangen van overheden die aan Schiphol vergunningen moeten verlenen en verantwoordelijk zijn voor de ruimtelijke ontwikkeling van de luchthavenregio, zijn verstrengeld met datzelfde Schiphol. Ben Ottens, D66-fractievoorzitter in de gemeenteraad van Haarlemmermeer: 'Mijn grootste bewaar is dat andere vastgoedspelers zijn uitgesloten van deelname aan SADC. Officieel zit Schiphol daar in als luchthaven, en niet als vastgoedontwikkelaar, maar voor mij is dat hetzelfde.' Ook Mark van Twist, hoogleraar publiek-private sa-

menwerking en lid van de overheidscommissie die het Schiphol-beleid van de afgelopen jaren moet evalueren, heeft bezwaren tegen de samenwerking. 'Als het vermeenen van die belangen al niet tot twijfelachtige beslissingen leidt, dan roept het in elk geval snel dat vermoeden op.'

Het vermoeden van twijfelachtige beslissingen is de laatste

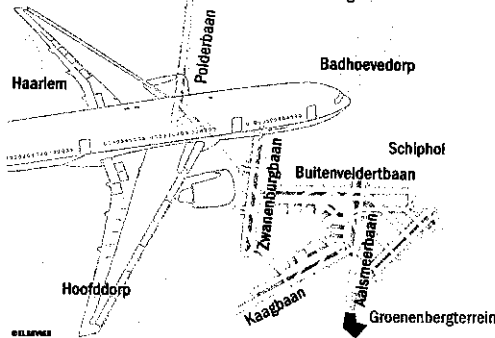
jaren inderdaad herhaaldelijk gezeten. Neem de veelbesproken Polderbaan, vernoemd naar zijn plaats in het maagdelijke boerenlandschap, ver weg van Schiphol-centrum. 'Nergens ter wereld op internationale luchthavens is de afstand tussen een toren en een baan zo groot,' zei Schiphol-advocaat Maaik de Wit tijdens een procedure bij de Raad van State (2003).

Critici zeggen van niet, maar volgens Schiphol en rijksoverheid was dit om luchtvaart- en milieutechnische redenen noodzakelijk. Maar daar denkt raadslid Ottens anders over. 'In dat gebied tussen die banen kan Schiphol weer kantorencplexen neerzetten. Het is landjepik geweest.' Met andere woorden: volgens Ottens heeft Schiphol zijn rol als 'mainport' gebruikt om zijn vastgoedbelangen te dienen. 'Absolute onzin,' zegt een Schiphol-woordvoerder. 'Die vijfde baan is daar aangelegd om Schiphol te laten groeien binnen de geluidsnormen.'

Ook in de kwestie rond het Groenenbergterrein - een lap grond bij de Aalsmeerbaan - van de gebiedsontwikkelaar Chipshol staat de handelwijze van Schiphol ter discussie. 'De hele casus [...] laat op tal van plaatsen een enorme rolvierwaring zien,' schrijft Adri Duivesteijn in een uitgebreide reconstructie. Volgens het Tweede-Kamerlid (PvdA) was het vooral Schiphol Real Estate - een vastgoeddochter van de Schiphol Group - dat zich met bezwaren tegen het bouwen van het terrein keerde.

Vechten om de ruimte

Schiphol en Chipshol ruziën om Groenenbergterrein



Amsterdam

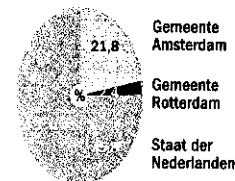
'Lopen binnen de luchthaven de rollen van publiek belang en onroerendgoedbelang niet heel erg door elkaar?'

De Haarlemse rechtbank kende een vergoeding toe aan Chipshol, omdat de gebiedsontwikkelaar door een ministerieel bouwverbod op het terrein schade leed. Uit de totstandkoming van dat verbod, en voorafgaande pogingen om bebouwing van het terrein te voorkomen, rijst een beeld op van structurele pogingen om Chipshol te dwarsbomen ten faveure van Schiphol en zijn vastgoedbelangen. Raadslid Ottens: 'Er zit voldoende substantie in het gevoel dat we in de maling zijn genomen.'

Duivesteijn komt in de slot-

Wie is de baas?

Eigendom Schiphol Group



BRON: SCHIPHOL

beschouwing van zijn reconstructie met een 'monopoliehypothese'. 'De luchthaven doet een beroep op de overheid om onder het mom van een nationaal belang, namelijk de luchthaven, haar vastgoedpositie veilig te stellen tegenover een ongewenste concurrent.' Hoewel Duivesteijn dus spreekt van een hypothese en nadrukkelijk geen kant kiest of voorbarige conclusies trekt, zijn zijn woorden opmerkelijk.

Schiphol spreekt tegen. 'Het bouwverbod had niets te maken met vastgoed; de oorspronkelijk geplande bebouwing op het terrein interfereerde met de capaciteit van de Aalsmeerbaan. Maar wij ondersteunen net als de heer Duivesteijn een breed onderzoek naar deze kwestie.'

Om de schijn van belangenverstrengeling weg te nemen, adviseert hoogleraar Van Twist overheden om zich niet te mengen in de ondernemingsactiviteiten van Schiphol. 'Dat is de paradox: als je Schiphol strakker wilt aansturen, moet je de afstand juist groter maken.'