

Balkenende IV maakt beginselen niet waar (Deel 3)

Mijn vorige advertentie over "Normen en Waarden" had als conclusie dat de rechtbank Haarlem deze stelselmatig schendt, ongehinderd door Balkenende IV waardoor de rechtstaat in gevaar is. En hoe staat het nu met DE DIALOOG, met veel vertoon 100 dagen geleden gestart. Met niet minder vertoon heeft het hele kabinet daarover op 21 mei verantwoording afgelegd op de TV bij Knevel, dus niet voor het Parlement. Overigens over slechts enkele onderwerpen, met het accent op achterstandswijken. Moest daarvoor het hele kabinet opdraven?

"Van een dialoog over Schiphol is niets terechtgekomen"

"Omwonenden en belastingbetaler de dupe"

"Waarom grijpt Eurlings niet in en laat hij zelfs niets van zich horen?"

Van een dialoog over Schiphol, een even dringend onderwerp, is echter niets terechtgekomen. De omwonenden kunnen noch rustig slapen noch zich ontspannen in hun tuin. Dit wordt nog erger na aanleg van de 2e Kaagbaan. De minister van V&W zweeg echter. De (M)inister-(P)resident al 5 jaar. Gelijk na de start van Balkenende I heb ik hem om een dialoog verzocht. Mijn brief van 6 september 2002 van 4 blz. begon met: "De meeste Nederlanders - waaronder ik - verwachten veel van hun nieuwe regering. Helaas hebt u de conjunctuur en Schiphol tegen." Het slot: "Vanaf Prinsjesdag ben ik 3 weken in Nederland en dan gaarne tot mondelinge toelichting bereid." Na een rappel op 11 oktober kreeg ik een briefje d.d. 22 oktober van drs. P.H.A.M. Huijts namens de MP: "Gezien het onderwerp heb ik uw brief onder de aandacht gebracht van de minister van Verkeer en Waterstaat." Helaas heeft deze afwijzing van de dialoog en doorzending van mijn brief aan V&W tot veel ellende geleid nl. tot een reeks van procedures met schadeclaims reeds besproken in een eerdere advertentie. Tevergeefs heb ik de MP verzocht V&W niet bidwijs te maken. Mijn brief van 2002 heb ik nl. als volgt beëindigd: "De bedoeling is ons plan zo lang te vertragen dat met behulp van de Luchtvaartwet die van kracht wordt op 1 januari 2003 de bouw definitief van de baan is." Dat plan betrof zoals vermeld het Groenenberg-terrein.

Belastingbetaler de dupe

Van dit afwijzen van de dialoog is ook de belastingbetaler de dupe. Samengevat bedraagt de schade alleen al voor het Groenenberg-terrein bijna € 200 miljoen. De schade vanwege het vertragen van onze businessparken Badhoevedorp-Zuid en Park Schiphol-Rijk II is een veelvoud daarvan. Ook is nog niet meegerekend de extra schade door de aanleg van de overbodige 2e Kaagbaan, waardoor de helft van de nieuwe kantoren in Park Schiphol-Rijk I zal moeten worden afgebroken: een kapitaalsvernietiging van € 250 miljoen.

Met klem wijs ik er nogmaals op dat de schade voor de belastingbetaler drastisch beperkt kan worden als door het Rijk snel het voorbeeld gevolgd wordt van Haarlemmermeer en Noord-Holland, die onlangs minnelijke regelingen troffen met Chipshol.

Waarom kiest Schiphol dan toch voor voortzetting van het conflict, grijpt Eurlings niet in en laat hij zelfs niets van zich horen? De luchthaven kan zich nl. geen conflict veroorloven want verliest aan positie. Onder het bewind van de huidige CEO is Schiphol van nr. 8 in de wereld tot nr. 12 in 2006 afgezakt, dit jaar wordt dit nr. 13, binnenkort nr. 17? Hiertoe citeer ik uit het FD artikel "Airport City Schiphol komt niet van de grond" d.d. 21 mei jl.: "Luchthaven Schiphol begint geleidelijk terrein te verliezen ten opzichte van andere grote luchthavens. Volgens deskundigen ligt er in Badhoevedorp-Zuid een unieke kans om het tij te keren. De brandende vraag is: ontwikkelt Schiphol zich op een gecoördineerde, efficiënte, aantrekkelijke en vanuit het milieu oogpunt duurzame manier? Of krijgt Schiphol te maken met lukrake ontwikkelingen die economisch inefficiënt zijn, leiden tot een wanstaltige omgeving ..., hield Kasarda zijn gehoor voor. (Prof Kasarda is dé autoriteit inzake airport cities, was voorzitter van het congres daarover in Frankfurt op 24 april jl. - JP) Toch is het in Nederland niet te laat, zegt Kasarda. Hij wijst op een unieke locatie nabij Schiphol: Badhoevedorp-Zuid. (Airport City Badhoevedorp heb ik al in 1992 gelanceerd - JP) De pioniersvisie van Poot sr. vertoont frappante overeenkomsten met de visie die hoogleraar Kasarda nu uitdraagt. Maar volgens Kasarda was Jan Poot zijn tijd juist ver vooruit." Ook autoriteiten uit bedrijfsleven en politiek in Haarlemmermeer zijn het daarmee eens:

C. Broekhoven, destijds hoofddirecteur Rabobank en CDA lid Gemeenteraad: "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." Drs. P.J. van der Jagt, destijds voorzitter van de Commissie EZ: "De ontwikkeling van het gebruikelijke stramien van bestemmings-planprocedures,

tot het denken in parkmasterplanning, landscaping en parkmanaging hebben wij mede aan drs. J. Poot te danken. De ontwikkeling van het terrein Chipshol Park heeft in de Haarlemmermeer ook het sein gegeven tot paradigmashift voor de ontwikkeling van kantoorparken en bedrijventerreinen elders in deze gemeente en in de gehele regio." A. Auer, voormalig wethouder Economische Zaken: "Met Chipshol Forward kon ik en de voltallige raadscommissie Economische Zaken (1990-1994) goed werken."

NB. Deze citaten zijn afkomstig uit "De verloren idealen van Jan Poot" FEM d.d. 26 juli 1997 en "Jan Poot profet" in HP de Tijd van 12 december 1997.

Zo gezien is het onbegrijpelijk dat de 50 jaar jongere minister van V&W aan het begin van zijn loopbaan en de MP mij als een non valeur en de CEO van Schiphol mij als een paria behandelen. Hebben deze meer gepresteerd dan ik en meer in het belang van Schiphol gedaan?

HP De Tijd eindigt het artikel met een oproep: "Nieuwe directeur hoe je ook zal heten, ga praten. Poot denkt dat Nederland dankzij Schiphol een nieuwe Gouden Eeuw tegemoet kan zien. Werk met hem samen en maak er iets moois van "in ieders belang"." Welnu de "nieuwe" president-directeur Cerfontaine heeft nimmer de dialoog gezocht maar het conflict en trekt zich zelfs van vonnissen niets aan! Tegen ieders - niet alleen van Chipshol - belang nl. van belastingbetaler, welzijn bewoners, werkgelegenheid in Nederland, miljarden kosten door de mislukte Polderbaan en isolatie woningen, verknalde planologie van de Randstad door overbodige startbanen en gemiste kansen zoals airport city Badhoevedorp-Zuid: het schandaal van de eeuw.

Succes door visie en samenwerking

Mijn vooruitziend en innovatief beleid inzake Chipshol berust niet alleen op onderzoek van 20 internationale mainports, waarover ik 5 rapporten geschreven en gepubliceerd heb. Mijn know how en ervaringen opgedaan achtereenvolgens als hoofdamtenaar van Zuid-Holland, oprichter directeur van Eurowoningen en Eurohome hebben tevens daaraan bijgedragen: Als **Hoofdplanoloog van Zuid-Holland** heb ik het planologisch zwaartepunt verplaatst van de 2 grote steden naar de middelgrote gemeenten. Voor de opvoering van de woningproductie heb ik 5 bouwdistricten gesticht, eerst rondom Rotterdam en Den Haag, daarin de randgemeenten laten samenwerken, zij het los van de grote steden. Vervolgens rondom Leiden, Gouda en Gorinchem. Tussen 1956 en 1958 is de productie in de bouwdistricten zo sterk opgevoerd, dat die van de provincie kon stijgen van 15- tot 25 duizend woningen. Daarmede realiseerde Zuid-Holland met 20% van de rijksbevolking 50% van de nationale productiestijging. Mijn apparaat bestond uit slechts 4 medewerkers, terwijl VROM met zijn apparaat van 100 na 10 jaar niet verder kwam dan 15.000. Gedeputeerde Van Riel benoemde mij daarom tot "woningdictator van Zuid-Holland". Van de bouwdistricten werd ik secretaris (een wethouder of burgemeester werd voorzitter) tevens van de provinciale commissie woningtoewijzing. Regelmatig vergaderde ik 3 keer per kwartaal met en in de bouwdistricten, telkens in een andere gemeente als voorbeeld. Resultaat? De helft van de meerproductie van de randgemeenten ging naar de grote steden waardoor ook daar het woningtekort daalde.

NB. Ik heb slechts de bouwdistricten georganiseerd en het merendeel van de 173 gemeenten zowel de grote steden als de kleine gemeenten hun gang laten gaan.

Over deze nieuwe organisatievormen gebaseerd op een nieuwe "filosofie" van dialoog en samenwerking ben ik daarom zo uitvoerig omdat ik deze aanpak tevens toegepast heb bij 2 van mijn succesrijke ondernemingen. Maar bij Chipshol is mij dit door de arrogantie en tegenwerking van Schiphol niet gelukt.

Prins Claus

Bij **Eurowoningen** heb ik bouwteams opgericht, waarin samenwerking van gemeente, aannemer, architect, stedenbouwkundige en financier onder leiding van het risicodragende Eurowoningen. Bij Eurowoningen verdubbelde ik vanaf 1962 elk jaar de productie tot ruim 3.000 woningen in 1966. Het plafond werd met 4.000 in 1967 bereikt.

NB. Toen heb ik de brochure "10.000 in 7 jaar" gepubliceerd waarin de filosofie, methoden en resultaten van een ontwikkelingsmaatschappij. Als paddestoelen schoten daarna de projectontwikkelingsmaatschappijen uit de grond. Eurowoningen was echter gebiedsontwikkelingsmaatschappij.

Mijn opzet was het om dankzij hoge kwantiteit te zorgen voor kwaliteit en marktbeheersing. Zodoende kon ik zorgen voor:

1. betaalbare woningen door serieproductie, concentratie in Zuid-Holland;
2. comfortabele en ruime woningen voor gezinnen;
3. wonen in een recreatieve omgeving in woonparken. Daartoe heb ik nieuwe financieringsvormen ingevoerd zoals de gewenningsbijdrage ter vermindering van de maandlasten, waardoor ook gezinnen met wat lagere inkomens in staat waren een woning te kopen. Deze regeling is overgenomen door Minister Bogaers. Ook de Ministers Van Aartsen en Schut heb ik geadviseerd. Nieuwe advertentiemethoden met advertenties van een halve pagina en slagzinnen als "wonen waar nog ruimte is" en "wonen tussen de bomen" heb ik ingevoerd. Bovendien nieuwe woningtypen zoals de drive-in en de meanderwoning en nieuwe stedenbouwkundige plannen zoals Parkstad Leusden, Park Doorwerth en Park Stokhorst in Enschede waar grondbezitter Bouwfonds de gebiedsontwikkeling is uitgebracht. Parkstad Leusden is indertijd door VROM uitgeroepen tot voorbeeldproject voor buitenlandse stedenbouwkundige en is vorig jaar bekroond met de Jantje Betonprijs als meest kindvriendelijke woonwijk in Nederland. De bewoners hebben toen het 35-jarig bestaan gevierd van hun woonpark met meer dan de helft groen en water en daarin een eigen zwembad, tennisbaan, Robinson Crusoe eiland. Ik was daarbij als eregast aanwezig.



ZKH Prins Claus heeft begin 1970 een halve dag Leusden bezocht, daarvoor een halve dag mijn kantoor in Scheveningen, o.a. mijn advies gevraagd over de eventuele overplaatsing van Schiphol naar de nog in te polderen Markerwaard: uiteraard afgeraden. Eerder heeft ZKH Prins Bernard in Delft de stalen spant van 55 meter hoogte gehesen voor destijds het hoogste en eerste woongebouw met een staalconstructie in Nederland. Daartoe heb ik het "Staalproject Delft NV" opgericht met als aandeelhouders de aannemer, de toeleveranciers en Eurowoningen: een unieke constructie. Eurowoningen was dan ook in alle opzichten innovatief: nieuwe bouw- (gietbeton en staal), financierings- en advertentiemethoden, nieuwe woningtypen en stedenbouwkundige plannen, ongekend in Nederland. Dat mag heus wel eens gezegd worden, juist in het belang van de visieloze luchthaven.

Conclusie

De MP en Minister van V&W hebben wat Schiphol betreft van de dialoog een farce gemaakt, laten namelijk de grote problemen voortbestaan, grijpen niet in. Dit niet alleen ten nadele van de bewoners maar ook van Schiphol zelf, dat zich geen conflict veroorloven kan.

In de volgende advertentie "Top Schiphol gewogen en te licht bevonden" wordt dit toegelicht.

Crans, Suisse, 30 mei 2007

Drs. J. Poot (82)
Oprichter Chipshol-groep (1986)
en Eurowoningen (1960)

