



PROJECTONTWIKKELAAR HOOPT NU LUCHTVAARTSTAD TE BOUWEN

Jan Poot haalt zijn gelijk

ONLANGS WERD BEKEND DAT PROJECTONTWIKKELAAR JAN POOT EN ZIJN ZOON PETER VAN DE RECHTER-COMMISSARIS NOG EENS ZEVEN GETUIGEN MOGEN HOREN IN HUN CONFLICT MET LUCHTHAVEN SCHIPHOL. ZE VERMOEDEN DAT HUN BEDRIJF CHIPSHOL FORWARD SLACHTOFFER IS VAN JURIDISCHE PARTIJDIGHEID. DE AFFAIRE KOMT DAARMEE IN EEN STROOMVERSNELLING. JAN EN PETER POOT HEBBEN ZICH JARENLANG IN DEZE ZAAK VASTGEBETEN. NIET ALLEEN OM GELIJK TE KRIJGEN, MAAR OOK OM HUN STEDENBOUWKUNDIGE VISIE EINDELIJK WERKELIJKHEID TE LATEN WORDEN.

JAN POOT (87) VINDT DAT JE NIET alleen moet leven voor financieel succes, maar ook voor een visie. Zijn ideaal is een bebouwde omgeving te creëren die mensen als leefbaar ervaren en die dus lang mee kan. Veel woningen uit de jaren zestig en zeventig worden momenteel gesloopt. Poot gaat er prat op dat zijn woningbouwprojecten uit die tijd nog op onverminderde waardering van hun gebruikers kunnen rekenen en hun geld waard zijn gebleven.

Poot wil mensen die eigenlijk op rijtjeshuizen en flats zijn aangewezen laten wonen in villaparkachtig groen zonder dat dit onbetaal-

baar wordt. Volgens dezelfde filosofie streeft hij ernaar op dure grond – bijvoorbeeld rondom een luchthaven – een bedrijventerrein aan te leggen met veel recreatieruimte eromheen zonder dat de vierkante meters onbetaalbaar worden. Meer groen, meer veiligheid en meer diversiteit vormen volgens hem niet alleen kostenposten, maar leiden op langere termijn tot een hoger rendement.

Zijn gedrevenheid heeft hem geen windeieren gelegd: Jan Poot woont in Zwitserland en houdt kantoor bij Schiphol, in het pand van Chipshol Forward. Toch is hij bij het verwezenlijken van zijn ultieme droom gestuit op

de gesloten ambtelijk-politieke kaste die in de Nederlandse ruimtelijke ordening aan de touwtjes trekt. Bovendien lijkt hem een loer te zijn gedraaid door een vroegere zakenpartner met wie hij in 1994 een terrein van 600 ha ten zuiden van Badhoevedorp verwierf om daar zijn gedroomde luchtvaartstad te stichten. Toen deze grond in waarde begon te stijgen, wilde de zakenpartner, Harry

van Andel, deze verkopen om de winst te incasseren. In de ruzie tussen Poot en Van Andel kreeg de laatste in 1996 gelijk van rechter Hans Westenberg. In 2000 vernietigde het gerechtshof in Den Haag het vonnis van Westenberg, maar de helft van de grond was toen al verkocht.

In 2007 ontving Jan Poot een anonieme brief waarin stond waarom Westenberg negatief over Chipshol had geoordeeld. Westenberg was een goede vriend van Pieter Kalbfleisch, die toen ook rechter in Den Haag was. Kalbfleisch was op zijn beurt bevriend met Harry van Andel, met wie Poot ruzie had. In de brief stond dat Kalbfleisch zijn collega Westenberg had gevraagd de zaak van zijn vriend te regelen.

Eind vorig jaar mochten vader en zoon Poot al de voormalige rechters Westenberg en Kalb-

fleisch horen in een voorlopig getuigenverhoor in Utrecht. Beiden ontkenden onder ede de beschuldigingen in de anonieme brief. Maar begin dit jaar meldde de schrijver van de anonieme brief zich ineens. Het bleek een vrouwelijke griffier van de Haagse rechtbank, die een relatie had gehad met rechter Kalbfleisch. Zij herhaalde – ook onder ede – haar beschuldigingen. Enkele maanden geleden trad Kalbfleisch vanwege deze publiciteit terug als hoofd van de Nederlandse Mededingingsautoriteit, hoewel hij toch al bijna met pensioen zou gaan.

EUROWONINGEN

Na ruim vijftien jaar procederen, waarvan de familie Poot verslag heeft gedaan in boeken, vele paginagrote advertenties in landelijke kranten en op een eigen website, lijkt het juridisch tij eindelijk in hun voordeel te keren. Nu 'de zaak-Poot' is ontwaard in een landelijke affaire rond rechterlijke corruptie met zware politieke implicaties, inclusief Kamervragen, is ook de meewarige toon waarop Schiphol en de overheid de familie Poot bejegenden, op eens veranderd. Poot blijkt niet de megaloma-

ne Don Quichote waarvoor hij jarenlang is uitgemaakt. In zijn boek *Final Call* (2008) – een oproep aan Schiphol om een einde te maken aan de ruimtelijke verwanseling en verrommeling – voert Jan Poot notabelen op die het met hem eens zijn. Het gaat om Adri Duivesteijn, voormalig Kamerlid voor de PvdA en tegenwoordig wethouder in Almere, Oswald Schwirtz, op dat moment voorzitter van de Kamer van Koophandel Amsterdam, voormalig wethouder Lex Auer van de gemeente Haarlemmermeer, journalist Auke Kok, die voor *HP/De Tijd* over hem schreef, de Britse luchthavenarchitect Michael Aukett, en Paul te Beest, die toen directeur was van Heijmans Infrastructuur. Uit hun verhalen komt Jan Poot naar voren als een man met visie, die ver voor de muziek uitloopt en daarbij op bestuurlijke lange tenen gaat staan.

Vader Jan en zoon Peter Poot zijn gefortuineerd, non-conformistisch en eigenwijs, en geld speelt voor hen geen rol. Die combinatie van eigenschappen is een grote zeldzaamheid en daardoor lijkt een aantal notabelen in de strijd tegen de Poots hun Waterloo te vinden. Volgens Peter stuurt Chipshol Forward niet

aan op volledige vergoeding van alle geleden schade omdat die gekapitaliseerd over de jaren in de vele miljarden loopt. Het onderste uit de kan halen zou Chipshol Forward alleen maar nog meer jaren juridische strijd kosten. Jan Poot wil liefst nog meemaken hoe de eerste paal wordt geslagen van zijn gedroomde luchtvaartstad.

Het gesprek met hem gaat over de visie die als een rode draad door zijn leven loopt. 'Ik werkte in de jaren vijftig als hoofdplanoloog bij de provincie Zuid-Holland en het viel mij op dat het Rijk de grootste contingenten met subsidie te bouwen woningen toewees aan Rotterdam en Den Haag, omdat daar de meeste woningzoekenden waren. Maar de steden slaagden er niet in het jaarlijkse contingent te benutten. De subsidie verviel aan het einde van het jaar, terwijl omliggende gemeenten meer woningen had-

'Mijn voorbeeld zijn de grachtenhuizen in Amsterdam: stijlverwant maar niet gelijk'



Geschakelde woningen, geïntegreerde parkeerplaatsen en een gebogen stratenplan zorgen voor meer privacy.



Jan Poot vecht al vijftien jaar voor zijn gelijk.



Het park in Leusden is voorzien van een openluchtzwembad met drie baden, ligweide en speeltuin. Op de achtergrond staan de woonhuizen.

den kunnen bouwen als daar subsidie voor was geweest. Ik stelde daarom voor de omliggende gemeenten meer subsidie te geven en de extra woningen te bestemmen voor woningzoekenden uit Rotterdam en Den Haag. Deze twee steden vormden met hun randgemeenten één bouwdistrict. De bouwproductie in Zuid-Holland ging binnen twee jaar omhoog van 15 000 naar 25 000 woningen per jaar.'

Toen in 1960 de rijkssubsidie voor woningwetwoningen werd verlaagd, richtte Jan Poot het bedrijf Eurowoningen op. Hij wilde zich als projectontwikkelaar bezighouden met de bouw van premiehuurwoningen. Daar zat nog een klein beetje rijkssubsidie aan vast, maar het leeuwendeel werd gefinancierd door institutionele beleggers, zoals pensioenfondsen. Poot: 'Eerst wilde ik het Poots Merkwoningen noemen, maar Europa was toen erg in opkomst en Eurowoningen klonk als een modern concept dat Europees kon worden uitgerold.' Hij startte met honderdduizend gulden, die hij van familieleden had geleend, in een kantoor aan huis met als inventaris een typemachine en een telefoon. 'De burgemeesters die langskwamen om te praten over bouwplannen, moesten op de overloop over de steps van de kinderen heenstappen.'

'Ik wilde de bouw van een bepaald type woningen kunnen herhalen in verschillende gemeenten om grootschalige eentonigheid te vermijden. Bovendien kon de aannemer zo in een constant tempo blijven doorbouwen, van de ene naar de andere gemeente. Door die continuïteit kon ik onder de normprijs van de Rijksoverheid bouwen. Ik ben niet tegen repetitie van een bepaalde woning op een bepaalde plek. Mijn voorbeeld zijn de grachtenhuizen in Amsterdam: stijlverwant maar niet gelijk. Ik drukte de grondprijzen en de honoraria voor de architect per woning, maar door de grote productie werden ze er per saldo toch beter van. De aannemers klaagden weleens over die lage prijzen. Dan zei ik: "Dat is juist het geheim waardoor jij geld gaat verdienen." Jaar op jaar verdubbelden onze woningproductie en onze winst. Ik had een zevenjarenplan. Ik wilde de woningen hebben verkocht voordat ik zou beginnen met de bouw, want ik had geen geld. Ik wilde eerst voor beleggers huurwoningen bouwen, in het vierde jaar eigen koopwoningen aanbieden en in het zevende jaar zelf als belegger opereren.'

Toen hij eenmaal had geleerd hoe je grote series huizen doelmatig en dus goedkoop kon bouwen, ging hij zich steeds meer rich-

ten op de stedenbouwkundige kant van het bouwen. Die mogelijkheid deed zich voor toen Eurowoningen in 1960 van de gemeente Leusden opdracht kreeg naar eigen stedenbouwkundig inzicht een woonpark met een gezinskooptwoningen te ontwikkelen. Jan Poot: 'Ik wilde dat tweederde van het oppervlak zou bestaan uit groen en recreatieve buitenruimte.'

LUCHTVAARTSTAD

De huizen hebben een typisch jarenzeventigdesign met betonnen gevelplaten. Dat is tegenwoordig een esthetisch minpunt, maar voor het overige is het park een verademing vergeleken bij de rechthoekig-rechtaantreurigheid die de gemiddelde Vinex-wijk domineert. De plattegrond van de woningen is niet rechthoekig maar enigszins taps: de huizen zijn aan de achterkant breder dan aan de voorzijde. Daardoor ontstaat een gebogen stratenplan. De huizen verspringen ten opzichte van elkaar, zodat bewoners vanaf hun balkon dat van de burens niet kunnen zien.

Poot besloot dat op de begane grond inpan-dige parkeerterrein kwam voor een auto. 'Ik kreeg het verwijt de garage te situeren in de beste plek van het huis. Dat is onzin. De beste

plek is op de eerste verdieping vanwaar de moeder haar kinderen kan zien, veilig op een plein. Ik wilde dat kinderen zonder gevaar konden spelen.' Het park is verder voorzien van een eigen openluchtzwembad met drie baden, ligweide en speeltuin.

Parkstad Leusden lijkt op recreatieparken zoals die van Center Parcs en Landal Green Parcs. De woningdichtheid is even groot als of zelfs groter dan die in traditionele woonbuurten, maar door de woningen slim te schakelen, parkeren te integreren en door een gebogen stratenplan is er meer privacy en wordt dankzij veel vrij zicht het ruimtelijke effect van groen en rust versterkt. Op en langs de straten zijn ook volwassen bomen geplant. De bewoners beheren samen de buitenruimte in een aparte stichting. De woningen zijn zo gebouwd dat binnen het casco de tussenmuren niet dragend zijn en gemakkelijk kunnen worden weggehaald. Nu de kinderen het huis uit zijn, maken veel bewoners van twee kleine slaapkamers een grotere kamer. De woningen zijn dus levenslooptbestendig. In de jaren zeventig kwamen architecten en stedenbouwkundigen van over de hele wereld kijken in Leusden.

In 1974 kwam Poot via de Straatsburgse architect André Heckel in contact met een aan-



In Valmorel ontwikkelde Poot geschakelde appartementenchalets in de bouwstijl van de Savoie.



In de zomer zijn de appartementen ook geschikt voor toeristen.

tal gemeenten in het Franse skigebied Valmorel in het departement Savoie. Heckel meende dat de planologische visie van Poot ook in Valmorel zou kunnen werken. Daar lagen plannen voor een skigebied al jaren op hun gat, omdat twee van de twaalf betrokken gemeenten ruzie hadden over het grondeigendom. Poot: 'Ik stelde als voorwaarde dat de gemeenten een bouwdistrict zouden vormen. In de jaren vijftig had ik als hoofdplanoloog van Zuid-

Holland ook vijftig afzonderlijke gemeenten bewogen tot samenwerking in vijf bouwdistricten.' Toen de prefect zich voor een *fait accompli* gesteld voelde, nodigde Poot hem uit voorzitter te worden van het bouwdistrict. Poot: 'Al mijn successen berusten op het eerst tot stand brengen van samenwerking.'

De lokale boeren en de lokale middenstand kregen een grote vinger in de pap bij de exploitatie van het skioord. Koeien begrazen

's zomers de skihellingen. In dat jaargetij worden de appartementen verhuurd aan toeristen die er komen om te wandelen in de bossen, zodat er het jaar rond toerisme is en dus nering voor de middenstand. Valmorel werd met financiële steun van Nederlandse beleggers gebouwd tussen 1976 en 1986.

Frans skioorden in de jaren zestig leken verdacht veel op de grauwe Parijse voorsteden met massale hoogbouw. Poot ontwikkelde in Valmorel vijf *hameaux* (gehuchten) met slim geschakelde appartementenchalets in de typische bouwstijl van de Savoie, op loopafstand van de piste. In feite zijn het appartementgebouwen met vier bouwlagen, die zo tegen de hellingen zijn gebouwd dat elk appartement toegankelijk is vanaf het maaiveld. Tijdens hun verblijf in Valmorel

hebben toeristen geen auto nodig. Zij verplaatsen zich dan per skilift. Dit gebruik van skiliften als openbaarvervoerssysteem binnen het park, vormde een prelude op het systeem dat Poot later voor ogen stond bij de ontwikkeling van zijn luchthavenstad Chipshol.

De ideeën voor een luchtvaartstad deed Poot deels op in Atlanta City (VS) en ontleende hij voor een ander deel aan de Britse architect Michael Aukett. Hij ontwierp Chipshol Park, een bedrijventerrein van 40 ha in het gebied Schiphol-Rijk, ten zuidoosten van de luchthaven. Hier bestaat 60 % van het grond-

oppervlak uit beplanting en waterpartijen. Toch lukte het om 300 000 m² kantoorruimte aan te leggen door de auto's onder de gebouwen te parkeren. Het nabijgelegen bedrijventerrein Beukenhorst telt op 35 ha slechts 135 000 m² kantoorruimte en het wemelt er van de geparkeerde auto's.

BOTSAUTOOTJES

Chipshol Park moet de opmaat zijn voor Schiphol City, waarvoor de familie Poot (zoon Peter is directeur van ontwikkelingsmaatschappij Chipshol Forward) de grond bij Badhoevedorp verwierf.

Poot kocht ook het Groenenbergerterrein even ten zuiden van de Aalsmeerbaan, waar hij zijn luchtvaartstad wil bouwen. Maar met een beroep op de vliegveiligheid liet Schiphol bebouwing door Chipshol van dit gebied verbieden, terwijl Schiphol in de directe omgeving wel gebouwen mocht neerzetten. Schiphol wil niet dat hier wordt bebouwd, omdat het een zesde baan wil aanleggen en die zou dan rakelings langs het Groenenbergerterrein lopen.

Begin 2009 constateerde de onafhankelijke commissie-Vriesman in een rapport voor het ministerie van Verkeer & Waterstaat dat Schiphol Real Estate andere partijen oneigenlijke concurrentie aandoet, omdat Schiphol per definitie weet heeft van toekomstige ontwikkelingen van de luchthaven. De NMa – waar inmiddels de gewraakte Kalbfleisch zat – deed niets met dit rapport.

Jan Poot vindt de aanleg van banen die bestaande banen kruisen hoe dan ook niet getuigen van visie: alle nieuwe luchthavens leggen al hun banen parallel. Op die manier zijn ze

compact en blijft er ruimte over voor gebiedsontwikkeling.

Zijn luchtvaartstad projecteert hij nu ten noorden van de luchthaven, vlak onder Badhoevedorp. Auto's komen er wat Jan Poot betreft niet in: die parkeren aan de randen. Vervoer binnen de stad geschiedt met een elektrisch systeem van automatische kleine *people movers*, door critici ook wel neerbui-gend 'de botsautootjes van Jan Poot' genoemd. Samen met het Britse bedrijf ATS heeft aannemer Heijmans Infrastructuur op de Londense luchthaven Heathrow al een sterk op dit idee gelijkend systeem gebouwd, dat sinds 2009 in bedrijf is: ULTRA (*Urban Light Transport*). Zo bezijden de realiteit denkt Jan Poot dus niet.

'Van oudsher hebben zich rond havens levendige steden ontwikkeld, zoals Amsterdam en Rotterdam. Ook luchthavens kunnen leefbare steden worden in plaats van plekken waar je alleen maar vliegtuigen in- en uitlaadt', meent Poot. De kantoorparken rond de luchthavens zijn nu na vijf uur 's middags doodse plekken. Hij wil er kosmopolitische ontmoetingsplekken van maken waar mensen graag worden gezien: mooie, groene plaatsen zonder auto's waar ook winkels, bioscopen, musea, restaurants en sportfaciliteiten zijn gevestigd. Zodat niet alleen het werk, maar ook het verblijf aangenamer wordt. Poot: 'Het areaal van Schiphol is twee keer zo groot als dat van de luchthaven van Atlanta, maar Atlanta verwerkt drie keer zo veel passagiers. Er is genoeg ruimte, maar het gaat erom dat je kwaliteit biedt. Daarvoor is visie nodig die tot op heden helaas ontbreekt bij de luchthaven.' ●



Vervoer binnen de stad geschiedt met kleine *people movers* of 'botsautootjes'.



Luchthavens kunnen leefbare steden worden in de visie van Jan Poot.