

Luchthaven in zee? D66-lobby vindt in nieuwe Schiphol-baas Pieter van Oord een man die weet hoe dat moet



Door [Menno Tamminga](#) - 6 december 2023
Geplaatst in [D66](#) - [Pieter van Oord](#) - [schiphol](#)

Wat hebben een baggerbedrijf en een luchthaven gemeen? Niks. Anders dan dat Pieter van Oord (1961), die nu het gelijknamige familiebedrijf leidt dat over de hele wereld baggerwerk uitvoert en windparken op zee aanlegt, volgend jaar de leiding van Schiphol overneemt. Als passagier is hij een frequente klant, maar verder gaan de overeenkomsten op het eerste gezicht niet.

De voordracht van Van Oord als chief executive officer is om meerdere redenen de meest verrassende wissel in de top van het Nederlandse bedrijfsleven dit jaar. Verrassender dan de benoeming van de Fransman Christophe Fouquet bij technologiekoploper ASML in Veldhoven. Het is alsof een van de leden van de familie Van Eerd, de eigenaren en bestuurders van supermarktconcern Jumbo, overstapt naar de Belastingdienst om de automatisering vlot te trekken.

Ongewoon carrièrepad

De benoeming valt op omdat grote familiebedrijven zoals Van Oord (ruim 5.000 werknemers, 2 miljard euro omzet) niet alleen een stabiele eigenaar hebben, maar ook een uitgetekend carrièrepad. Je doet ervaring op, liefst elders, je komt 'in de zaak', je schuift bij gebleken kunde door naar de top, je leidt je opvolger op en daarna ga je met pensioen. Zelden zie je familie ondernemers tegen het eind van hun loopbaan zeggen: ik neem een functie elders. En dan is Schiphol ook nog een van de lastigste bedrijven die er in Nederland te besturen zijn.

Waarom?

Luchthaven in zee? D66-lobby vindt in nieuwe Schiphol-baas Pieter van Oord een man die weet hoe dat moet

Schiphol is geen gewoon bedrijf. Het is een staatsbedrijf al vond een eerdere topman van Schiphol dat een onzinnige benaming. 'Schiphol is nutsbedrijf noch staatsbedrijf', klaagde de toenmalige president-directeur Jos Nijhuis in 2009 in een ingezonden brief in *NRC*. 'Schiphol is een zelfstandige onderneming, marktgericht en financieel solide.'

De citaten van Nijhuis laten precies zien waar de spanning zit tussen Schiphol, de overheid, zijn klanten, de omwonenden en de samenleving. Schiphol is wel een nutsbedrijf, anders zouden overheden geen eigenaren hoeven te zijn. De rijksoverheid bezit 70 procent van de aandelen, de rest hebben de gemeenten Amsterdam en Rotterdam. De commissarissen van Schiphol benoemen de bestuurders, maar zonder instemming van het ministerie van Financiën, in casu demissionair minister Sigrid Kaag (D66), is er geen benoeming.

Geen vlekkeloze overgang

De benoeming van Van Oord is ook verrassend omdat de topmanagers van staatsbedrijven doorgaans uit een vast kringetje worden gerekruteerd. Uit de ambtenarij, bij andere staatsbedrijven vandaan of uit de politiek. Zie Wouter Koolmees (D66) bij de NS. Bij Schiphol stond eerder oud-politicus (PvdA) Dick Benschop aan het roer. Hij was ook een van de vijf topmanagers die met premier Mark Rutte in 2018 zijn opwachting maakte bij een staatsbezoek aan de Amerikaanse president Donald Trump.

Benschop ruimde september vorig jaar het veld na de uitzichtloze rijen wachtende passagiers en het daardoor gevoede gevoel van onmacht en malaise. Nu is interim-manager Ruud Sondag de baas. Hij vertrekt 1 maart 2024. Dan is de huidige financieel directeur Robert Carsouw een paar maanden waarnemend *chief* en dan komt Van Oord per 1 juni. Niet echt een vlekkeloze overgang.

Schiphol zit klem

De keuze voor een buitenstaander is in een opzicht niet verassend. Schiphol zit klem. Het inmiddels demissionaire kabinet RutteVier had ingezet op krimp, maar dat botst met verschillende grote economische belangen. De KLM, de grootste klant, pikt het niet. De Amerikaanse luchtvaartmaatschappij JetBlue, nieuw op Schiphol, zag zijn expansie in Europa gedwarsboemd en lobbyde bij zijn eigen regering om de Nederlandse overheid onder druk te zetten.

Ook de Europese Commissie verzet zich tegen de krimp. Maar de omwonenden eisen minder overlast en willen rustiger slapen. Verder is er nog het (tijdelijk opgeloste?) personeelstekort bij de beveiliging en de bagage-afhandeling. En o ja, het volgende kabinet moet ook een beslissing nemen over de toekomst van Lelystad Airport, een dochter van Schiphol.

Geknipt voor oud-politicus

Bij de voordracht van Van Oord legden de Schiphol-commissarissen veel nadruk op verduurzaming en prijzen zij Van Oord als een onderneming in de voorhoede van versnelling van de energietransitie. Ze

Luchthaven in zee? D66-lobby vindt in nieuwe Schiphol-baas Pieter van Oord een man die weet hoe dat moet

moeten niet overdrijven. De aanleg van windparken op zee is gewoon geld verdienen. En overigens, als men zo graag wil verduurzamen is sluiting van Schiphol de oplossing...

Gezien de politiek-maatschappelijke pressie op Schiphol zou je zeggen: de functie van topman is geknipt voor een oud-politicus. De ideale draaideur naar een nieuwe baan. Maar kennelijk wilde niemand van de ministers of staatssecretarissen uit het kabinet RutteVier de overstap maken, ook niet na een afkoelingsperiode.

Helemaal zonder politieke bagage zal Pieter van Oord niet zijn. Baggeren en windparken aanleggen is vaak een klus in opdracht van overheden. De meest interessante opdracht zou de aanleg van een vliegveld in zee zijn, een project dat Van Oord (het bedrijf) en ingenieursbureau HaskoningDV al eens in kaart brachten. In 2018 zette Jan Paternotte (D66) dat idee weer op de politieke agenda. Er kwam een quickscan, een hoorzitting, een debat, maar het kabinet vond het onhaalbaar.

Eilandenbouwer

Feit is wel dat minister Kaag (ook D66) nu met Pieter van Oord bij Schiphol een eilandenbouwer (Dubai) naar voren heeft geschoven. In de raad van commissarissen van Schiphol is dit jaar oud-staatssecretaris cultuur en media Medy van der Laan (D66) benoemd, tevens voorzitter van de Nederlandse Vereniging van Banken. Zoveel D66 aanwezigheid is misschien toeval. Zo niet, dan laat het zien dat de politieke lijntjes kort zijn als het luchthaven-in-zee-plan weer op een Haags bureau landt. Als vlucht naar voren als de druk van omwonenden te groot wordt.

[Menno Tamminga](#) is economisch columnist van Wynia's Week. Eerder was hij redacteur en columnist van Het Financieele Dagblad en van NRC Handelsblad.

***Wynia's Week** wordt mogelijk gemaakt door de vrijwillig betaalde abonnementen van de lezers. Doet u al mee? Doneren aan Wynia's Week kan [HIER](#). Hartelijk dank!*