

# Luchtverkeersleiding Nederland betrouwbaar?

Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) heeft conform de Wet Luchtvaart o.a. als doel "de zo groot mogelijke veiligheid van het luchtverkeer in het vluchtinformatiegebied Amsterdam". Over haar prestaties en beleid dient zij verantwoording af te leggen aan de Minister van V&W. LVNL presenteert zichzelf als "Een bedrijf dat zich open verantwoordt over zijn prestaties".

Veiligheid moet dus bij LVNL voorop staan. Zo gezien is het ongelofelijk dat deze veiligheidsdienst, althans de top, welbewust en stelselmatig een bouwplan heeft verhinderd met een onterecht beroep op de veiligheid van het vliegverkeer, reeds vanaf 1996.

De bebouwing van ons Groenenberg-terrein langs de Aalsmeerbaan zou nl. blijkens 2 brieven van voorzitter Kroese van de LVNL-directie tot "desastreuze gevolgen voor de bereikbaarheid van Schiphol" leiden. Zijn brief aan "mevrouw Drs. M.H. Schultz van Haagen-Maas Geesteranus" d.d. 28 november 2002 laat daarover geen misverstand bestaan.

"Realisering van het bouwplan zou, door de ligging en hoogte ervan ... desastreuze gevolgen hebben voor de bereikbaarheid van Schiphol. Een ieder binnen de luchtvaartsector (wie? JP) is het er dan ook over eens dat het doorgaan van dit lokaal mogelijk gemaakte plan strijdig is met de mainportdoelstelling van Schiphol. ... Ik vraag u bij deze met klem af te wegen wat binnen uw mogelijkheden ligt om het bovenstaande probleem op te lossen."

Een maand daarvoor nl. per 30 oktober 2002 had dezelfde voorzitter een even alarmerende brief gericht aan B&W Haarlemmermeer.

"Dit betekent dat voor alle landingen op de landingsbaan 01R (Aalsmeerbaan) deze baan niet meer inzetbaar is ... Verplaatsing van het ILS ... zou leiden tot dezelfde desastreuze gevolgen als bovenstaand beschreven."

Eind 2005 maakt LVNL een salto mortale. Opeens blijken onze bouwplannen géén desastreuze gevolgen te hebben en kan er volgens LVNL wél veilig geland worden op de Aalsmeerbaan. Waarom deze omwenteling? Heel eenvoudig: de veroordeling van Schiphol door de Rechtbank Haarlem d.d. 12 januari 2005 tot vergoeding van alle door het bouwverbod ontstane schade. Dat bouwverbod was 2 jaar eerder, op 19 februari 2003, in recordtempo opgelegd door V&W op verzoek van de CEO van Schiphol. De heer Cerfontaine beriep zich op deze brieven van LVNL. Mevrouw Schultz zat reeds in de startblokken en maande hem zelfs tot spoed in haar brief van 9 januari 2003:

"Gelet op het feit dat de bevoegdheid tot het opleggen van het verbod na 19 februari 2003 niet meer bestaat ... is er enige spoed aanwezig."

Even snel als bij de oplegging van het bouwverbod, verzocht Schiphol na haar veroordeling per brief van 26 oktober 2005 weer om intrekking, uitsluitend om het te betalen schadebedrag omlaag te brengen. Deze keer was de staatssecretaris minder snel. Het bouwverbod geldt nog steeds.

Een bouwverbod, nog nooit vertoond, is zo rigoureuus dat de staatssecretaris het eerst geprobeerd heeft met een voorbereidingsbesluit ("Operatie Groenenberg-terrein"), zij het mislukt. Daardoor zou hetzelfde doel bereikt worden, nl. onmogelijk maken dat het Groenenberg-terrein ooit zou worden bebouwd. Deze keer echter zonder schadeplichtigheid van Schiphol noch V&W. Die werd doorgeschoven naar de gemeente Haarlemmermeer die dit voorbereidingsbesluit voor haar rekening moest nemen. De staatssecretaris heeft de gemeente aangezet tot deze onrechtmatige handeling ten gunste van Schiphol en voor de medewerking daarom een vrijwaring door de Staat toegezegd. In haar brief van 20 november 2002 aan Haarlemmermeer staat:

"Ik besef dat een dergelijk besluit voor de gemeente risico's met zich brengt. ... Hoewel ik de kans van slagen niet hoog inschat, zal de gemeente in een dergelijke procedure toch kosten maken. Ik zeg daarom toe dat de Staat

der Nederlanden (het ministerie van Verkeer en Waterstaat) verder te noemen "de Staat" de gemeente zal vrijwaren voor deze risico's onder de volgende voorwaarden."

De Landsadvocaat heeft deze vrijwaring onlangs betwist. Betrouwbare overheid?

N.B. Heeft de staatssecretaris deze vrijwaring kunnen toezeggen zonder toestemming van de Minister van Financiën? Het is bekend dat deze bewindsman alles op alles heeft gezet om de privatisering van Schiphol door te drukken en daarbij geen hoge claim op Schiphol kon gebruiken. In zijn kielzog zijn de staatssecretaris, een voormalig Minister, voormalig fractievoorzitter Tweede Kamer, voormalig gedeputeerde, voormalig wethouder en senator meegezogen, allen vooraanstaande VVD-politici.

**Conclusie: bij de verhindering van de bebouwing van het Groenenberg-terrein is er dus sprake van samenwerking, zo niet samenspanning van overheidsinstanties van hoog tot laag onder leiding van VVD toppolitici ten gunste van het staats- en vastgoedbedrijf Schiphol en ten nadele van de grote private concurrent Chipshol, alles op basis van onjuiste alarmerende mededelingen van LVNL.** Chipshol heeft zich dan ook genoodzaakt gezien niet alleen tegen Schiphol (€ 97 miljoen) maar ook tegen LVNL een schadeclaim (€ 67 miljoen) in te dienen. De rechtbank Haarlem belegde hierover een comparitie op 18 september jl. Merkwaardig is daarin de stellingname van LVNL, na de salto mortale eind 2005. Haarlems Dagblad schreef daarover:

"Volgens de raadvrouw van de LVNL ontbreekt tot op heden elk bewijs voor deze samenzweringstheorie. Zij hield vol dat als de LVNL de computersimulatie nu zou overdoen, de uitkomst wederom zou zijn dat Chipshol niet mag bouwen. Rechter Monster zei dat hij aan de ene kant maar moeilijk kan geloven dat er boeven bij de overheid zitten maar dat hij zich aan de andere kant goed kan voorstellen dat Chipshol zich ontegenwoordig voelt tegengewerkt."

De rechter aanvaardde het voorstel van Chipshol om de mededelingen van LVNL door buitenlandse deskundigen te laten toetsen.

N.B. Alle drie rechters zijn kort na het verschijnen van het Cyrrus-rapport tegelijk vervangen. De President van de Rechtbank Haarlem noemde dit in het FD toeval.

Het gerenommeerde Engelse deskundigenbureau Cyrrus heeft alle belangrijke mededelingen van LVNL over de bebouwingmogelijkheden van het Groenenberg-terrein onderzocht. De conclusies van het Cyrrus-rapport zijn onthutsend: LVNL blijkt stelselmatig een onjuiste voorstelling van zaken te hebben gegeven over de bebouwingmogelijkheden, n.b. niet op basis van óns bouwplan maar van een gefingeerd bouwplan van exorbitante omvang.

Zonder representatief onderzoek heeft de voorzitter van LVNL alarmerende mededelingen gedaan die uiteindelijk geleid hebben tot een ingrijpend bouwverbod, met honderden miljoenen schade (die uiteindelijk ten laste van de belastingbetaler komt). Hij moet hebben geweten dat het argument van ILS-verstoring door Chipshol-bebouwing flauwekul was.

De conclusies van Cyrrus zijn niet alleen onthutsend, maar ook verontrustend: vanaf 1996 stelde LVNL keer op keer dat er in verband met de vliegveiligheid niet (dan wel niet hoger dan 0 - 3 meter) op het Groenenberg-terrein mocht worden gebouwd. Het rapport van Cyrrus laat geen spaan heel van de simulaties en mededelingen van LVNL. In haar rapport (105 pagina's) trekt Cyrrus o.a. de volgende conclusies:

M.b.t. de door LVNL in 1998 uitgevoerde simulatie

"De glijpadsimulatie die LVNL in 1998 heeft uitgevoerd voor gebied A en B was niet realistisch. De conclusie dat de maximale bouwhoogte in gebied B 0 m en in gebied A 3 m bedroeg, wordt niet ondersteund door de uitkomsten van de simulatie."

"De simulatie rechtvaardigt op geen enkele wijze enige beperking van de bouwhoogte."

"De configuratie van de simulatie leidde tot een overdrijving van de voorspelde effecten."

"Uit de resultaten van de ILS-simulatie en de daaropvolgende bezwaren tegen de planwijzigingen blijkt dat de conclusies en besluiten van de LVNL inzake het Groenenberg-terrein gebaseerd waren op een simulatie die onnauwkeurig en niet representatief was. Bovendien worden de conclusies van LVNL niet ondersteund door de simulatie."

M.b.t. het op grond van bezwaren van LVNL in 2003 afgekondigde bouwverbod

"Er zijn geen technische bewijzen geleverd ter rechtvaardiging van de bouwstop die in 2002 aan Chipshol is opgelegd voor het herziene bouwplan GBT813bl01. Een onafhankelijke beoordeling heeft aangetoond dat de voorgestelde bebouwing de werking van de glijpadvoorziening in zeer geringe mate zou verstoren en dat deze verstoring ruim binnen de door LVNL gestelde grenzen zou blijven."

"De bewering van LVNL dat de voorgestelde ontwikkelingen van het Groenenberg-terrein inclusief een parkeerterrein voor vrachtwagens zou leiden tot declassificatie van het ILS-systeem van Categorie III naar Categorie I kon bij onafhankelijke evaluatie niet worden gestaafd."

"De vaststelling door LVNL en NLR van het resterende verstoringbudget voor het ILS wordt geacht onjuist te zijn toegepast, waardoor de grondslag voor het bezwaar ten nadele van de ontwikkelaar vervalft."

Geachte leden, LVNL beroemt zich erop te zijn: "Een bedrijf dat zich open verantwoordt over zijn prestaties". Onverklaarbaar is daarom dat:

1. LVNL reeds vier maanden voor het uitkomen van het Cyrrus-rapport bij de rechter heeft gevorderd Chipshol een spreekverbod op te leggen, zulks op straffe van een dwangsom van € 10.000 per dag.
2. de advocaat van LVNL per brief van 9 januari jl. de heer P. Poot dringend verzoekt:

"af te zien van de door u geplande persconferentie op donderdag 11 januari a.s. en geen uitlatingen te doen over de rapportage van Cyrrus Associates zolang de rechter zich daar nog een oordeel over zal vormen."

N.B. Het Cyrrus-rapport is nog niet onder de rechter en zal onderwerp kunnen worden van een afzonderlijke procedure.

LVNL heeft vanaf onze dagvaarding van 7 maart 2006 ruimschoots de tijd gehad openheid te betrachten en ook op het Cyrrus-rapport na 2 maanden nog altijd niet gereageerd. Inderdaad is het moeilijk de harde feiten daarin te weerleggen. Hoe lang, en met welke gevolgen, blijft LVNL hardleers?

Geachte leden, het moge u duidelijk zijn dat er bij de tegenwerking van Chipshol meer aan de hand is dan onjuiste, schadelijke mededelingen van LVNL, fundament van alle onrechtmatige overheidsacties. Inmiddels heeft Chipshol alle 6 procedures inzake het Groenenberg-terrein overtuigend gewonnen. Hoe lang moet dit conflict nog voortduren?

Uw voormalig lid Duivesteyn heeft medio vorig jaar om een parlementair onderzoek verzocht. Een nipte meerderheid heeft dit geblokkeerd, thans minderheid. Derhalve moge ik u alsnog verzoeken, mede op basis van nieuwe feiten uit WOB-materiaal en het Cyrrus-rapport, om een parlementair onderzoek, en reeds thans maatregelen te treffen die aan het conflict van Schiphol tegen Chipshol een eind maken. Een conflict zó nadelig voor de belastingbetaler, welvaart en werkgelegenheid en welzijn van de bewoners rondom Schiphol en op den duur ook voor de planologie van de Randstad.

Hoogachtend,

Drs. J. Poot (82)

Oprichter Chipshol-groep (1986) en Eurowoningen (1960),  
Hoofdplanoloog Zuid-Holland (1948-1960)  
Schiphol-Rijk, 8 februari 2007

