



Adri Duivesteijn
Tweede Kamerlid PvdA

Aan: De leden van de Tweede Kamer der Staten Generaal

Betreft: Het Groenenbergterrein, van bouwrecht tot bouwverbod, een feitenreconstructie van 1990 tot 2005

Datum: 18 november 2005

Waarde leden,

Er is in Nederland een conflict ontstaan over een bouwplan. Dat bouwplan werd door verschillende overheden en een overheidsonderneming met alle macht bestreden. Inmiddels is deze overheidsonderneming veroordeeld tot het betalen van een omvangrijke schadevergoeding. De claim kan oplopen tot zo'n € 100 miljoen. Binnenkort zal duidelijk worden wat het exacte bedrag is dat de rechter zal toekennen.

Waar ging dat conflict precies over? Was het die inspanning waard? Wat zit daarachter? Wie is daar verantwoordelijk voor?

Het gaat hier om het conflict Schiphol versus Chipshol met als inzet het wel of niet bebouwen van het Groenenbergterrein. Het conflict dateert al van langer geleden, maar het escaleert vanaf 18 november 2002, nu precies drie jaar geleden, tot een juridische oorlog.

Op basis van mijn eerste – globale – feitenreconstructie van 10 juni 2005, heb ik namens de PvdA een verzoek ingediend *'om de Tweede Kamer een onafhankelijk onderzoek te laten houden naar de gedragingen en handelswijze van het openbaar bestuur, te weten de rijksoverheid, de provincie Noord Holland, de gemeente Haarlemmermeer alsook de NV Luchthaven Schiphol inzake een bouwaanvraag van Chipshol voor het Groenenbergterrein.'* Voor de kamercommissie Verkeer en Waterstaat was dit aanleiding tot het stellen van een 21-tal schriftelijke vragen aan de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat.

De beantwoording van deze vragen, bij brief van de staatssecretaris d.d. 14 september 2005, roept echter meer vragen op dan er beantwoord worden. Voor mij was dat aanleiding tot het opstellen van een uitgebreidere feitenreconstructie. U treft deze hierbij aan. Uit deze feitenreconstructie komt een beeld naar voren van een bouwplan dat voldoet aan het bestemmingsplan en waarvoor een vergunning van het Gemeentebestuur van Haarlemmermeer is verkregen maar wat blijkbaar koste wat kost moet worden tegengehouden. Waarom eigenlijk? Het beeld dat opdoemt is dat er een bizarre 'slag om het Groenenbergterrein' gewoed heeft.

De wordingsgeschiedenis is gereconstrueerd aan de hand van alle officiële stukken, voor zover die mij bekend zijn. Voor wat betreft de vraag of het beeld dat uit deze stukken naar voren komt ook overeenkomt met de waarheid past vooralsnog een voorbehoud. Ik heb wel volledigheid nagestreefd, maar er blijven vragen over die slechts door nader onderzoek, archiefstudie of verhoren, tot een volledig beeld kunnen leiden.

Dit volledige beeld is noodzakelijk om de ‘waarom’-vraag te beantwoorden. Was men werkelijk overtuigd dat de veiligheid van de luchthaven bedreigd werd? Is er sprake van een handige speculant die uit is op schadevergoeding? Of hebben wij te maken met de handelingen van een monopolist die geen concurrent duldt in zijn omgeving. Het zijn allemaal mogelijke scenario’s. Feit is dat dit conflict de gemeenschap direct of indirect geld, veel geld kost. Wie is daarvoor verantwoordelijk? Alleen nader onderzoek kan de vragen naar de integriteit van het handelen van de betrokken overheden, een zelfstandig bestuursorgaan en een overheidbedrijf beantwoorden.

Hierbij biedt ik u hierbij mijn onderzoeksresultaten aan ten behoeve van het algemeen overleg dat de commissie voor Verkeer en Waterstaat zal hebben op 29 november 2005 om 16.00 uur.

Hoogachtend,

Adri Duivesteijn

a.duivesteijn@tweedekamer.nl

www.adriduivesteijn.pvda.nl

Het Groenenbergterrein

Van bouwrecht tot bouwverbod



Copyright: Foto PPP 'Het Groenenbergterrein' van de Schiphol group

Een feitenreconstructie 1990 - 2005

Voor alle hier opgesomde feiten geldt alleen het voorbehoud dat voor een volledig beeld het noodzakelijk is ook andere archieven te ontsluiten

Adri Duivesteijn

Lid van de Tweede Kamer voor de PvdA

Den Haag, 18 november 2005

INHOUDSOPGAVE

Het Groenenbergterrein, van bouwrecht tot bouwverbod, een feitenreconstructie van 1990 tot 2005

Het Groenenbergterrein, van bouwrecht tot bouwverbod.....	5
Proloog - Waarin de Gemeente Haarlemmermeer bebouwing van het Groenenbergterrein mogelijk maakt, de Provincie Noord-Holland tot twee keer haar goedkeuring aan deze vergunning onthoudt en de Raad van State op haar beurt deze besluiten van de Provincie vernietigt.....	5
Hoofdstuk I - De gemeente: De opmerkelijke verdwijning van een bouwaanvraag, de plotselinge openbaring van een voorbereidingsbesluit en de wedergeboorte van een bouwaanvraag in de Gemeente Haarlemmermeer.....	9
Hoofdstuk 2 - Het Rijk: Waar een bouwrecht wordt omgezet in een bouwverbod.....	18
Hoofdstuk 3 - De commissie ex artikel 43 van de Luchtvaartwet.....	25
Hoofdstuk 8 - Reactie van AD op de antwoorden van de staatssecretaris op de schriftelijke vragen van de commissie van Verkeer en Waterstaat.....	34
Slot - Voorzet voor een analyse en een onderzoeksopdracht.....	47
Bijlage I: Afschrift van eerder aan de Tweede kamer verzonden verzoek tot het houden van een onafhankelijk onderzoek inzake het Groenenbergterrein.....	54

Het Groenenbergterrein¹, van bouwrecht tot bouwverbod

een feitenreconstructie van 1990 tot 2005²

Proloog - Waarin de Gemeente Haarlemmermeer bebouwing van het Groenenbergterrein mogelijk maakt, de Provincie Noord-Holland tot twee keer haar goedkeuring aan deze vergunning onthoudt en de Raad van State op haar beurt deze besluiten van de Provincie vernietigt.

1. – ongedateerd 1990: ‘Chipshol heeft het Groenenbergterrein in 1990 verworven op verzoek van Schiphol Area Development Company NV., een ontwikkelingsmaatschappij waarin de gemeente Haarlemmermeer participeert. Het was de SADC bekend dat Chipshol het terrein zo spoedig mogelijk als bedrijventerrein wilde ontwikkelen (...) De Gemeenteraad van Haarlemmermeer heeft vervolgens omstreeks 1990 de planologische basis voor een ontwikkeling als bedrijventerrein in het bestemmingsplan Schiphol Zuidoost neergelegd. Dit plan is goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Holland bij besluit van 10 juli 1990, werd onherroepelijk na de uitspraak van de Afdeling Bestuursrecht van de Raad van State van 24 april 1992’.³
2. - 16 oktober 1993: In *Het Parool* zet de projectontwikkelaar Jan Poot onder de kop ‘*Poot ziet een heel andere Haarlemmermeer*’ zijn plannen uiteen: ‘*Drs. J Poot weigert bij ruimtelijke ordening uit te gaan van de bestaande situatie. Alles moet radicaal anders. Dat neemt niet weg dat in zijn ogen met de Haarlemmermeer, een van de belangrijkste woon/werkgebieden van Nederland, voorzichtig moet worden omgesprongen. (...) Zijn inrichting van de Haarlemmermeerpolder is radicaal anders, Achtduizend hectare is nu al bebouwd. Dan blijft er dus tienduizend hectare over waarvan de helft moet worden gebruikt. Duizend hectare is voor bedrijfsterreinen, vierduizend hectare om te wonen. Ga uit van 25 woningen per hectare, dan heb je ruimte voor honderdduizend huizen*’. In het artikel verzet Poot zich tegen het beleid van Noord Holland en de Gemeente Haarlemmermeer, maar vooral tegen de plannen van de Luchthaven Schiphol. Vooral de vijfde baan moet het ontgelden. ‘*Schiphol is straks, met de vijfde baan, qua oppervlakte de grootste luchthaven ter wereld. Met het merendeel van die grond gebeurt helemaal niets. Als je dan het aantal passagiers per hectare uitrekent, wordt Schiphol het inefficiënte vliegveld ter wereld*’. In de woorden van de redacteur Herman Stil: ‘*Een Nieuw Zwanenburg, groene bedrijfsparken onder de rook van Schiphol, een radicaal andere ruimtelijke indeling van de Haarlemmermeer. De filosofie van drs. Jan Poot over planologie en ruimtelijke ordening van de polder verschilt nogal van de gangbare overheidsvisie. Niet onbelangrijk aspect: Poots bedrijf, Chipshol Groep, is de grootste particuliere grondbezitter in de Haarlemmermeer*’.
3. – 20 december 1993. Mr. N.S.J. Koeman, werkzaam bij Stibbe Simont Monahan Duhot en raadsman van Chipshol, schrijft aan de heer Poot zijn afscheidsbrief: ‘*Kort geleden heeft*

¹ Bijlage 1: Gemeente Haarlemmermeer sectie AK nummers 1458, 1461 (HET GROENENBERGTERREIN).

² Voor alle hier opgesomde feiten geldt alleen het voorbehoud dat voor een volledige beeld het noodzakelijk is ook andere archieven te ontsluiten.

³ Uit het beroepschrift geweigerde bouwvergunning van Chipshol, 11 juli 2003, ref. nr 202091203 HvS/kvb

de Luchthaven hem⁴ kenbaar gemaakt dat het optreden van ons kantoor voor enerzijds Chipshol en anderzijds Schiphol als onverenigbaar wordt geacht.’

4. - 22 december 1993: Bij akte heeft Chipshol de economische eigendom verkregen van een aan het terrein van de luchthaven grenzend stuk grond in de Haarlemmermeer ter grootte van 38,5 ha, het zogenaamde Groenenbergterrein.
5. - 4 juni 1994: Voordracht drs J. Poot / PKB hoorzitting op 4 juli 1994 De Meerse te Hoofddorp. *Mijnheer de Voorzitter, Ik stel het zeer op prijs dat u mij in de gelegenheid stelt het standpunt van Chipshol Forward over de voor ons uiterst belangrijke PKB te geven. De Chipshol-groep beschikt over 600 ha terrein rondom de luchthaven op strategische locaties. Wij hebben dus een groot belang bij het welvaren van de luchthaven, maar niet minder bij het welzijn van de bewoners. Anders gezegd, bij een aantrekkelijk woon- en werkmilieu, als elkaars medestanders. (...) Voorop staat dus bij ons recreatief wonen en werken, daar waar nog ruimte is. Dat betekent dat wij met de schaarse en meest kostbare grond van Nederland zuinig moeten omgaan, beter gezegd, woekeren/ dat vereist een daadwerkelijke compacte luchthaven. Persoonlijk heb ik 21 internationale mainports onderzocht. Niet alleen in de VS maar ook in Azië en uiteraard ook in Europa.’* Poot houdt een vurig pleidooi voor het ‘zuinig omgaan met de beschikbare grond’, voor ‘hoogwaardige volautomatische vervoerssystemen’, ‘fraaie landscaping en mooie architectuur’ en zet zich af tegen het beleid van de luchthaven die zich niet ontwikkeld als een ‘compacte luchthaven’, en ‘niet kiest voor kwaliteit van werkgelegenheid en milieu’. Zijn verzet tegen het te voeren beleid zal niet bij woorden alleen blijven.
6. - Juni 1995: Drs. J. Poot, president-directeur van Chipshol Forward NV, plaatst onder de kop “*Schiphol: extra startbanen, of start van extra banen?*” een advertentie in *De Volkskrant*. In deze advertentie vraagt hij de Kamer nogmaals kritisch af te wegen of de doelstellingen van de keus voor een Vijfde Baan werkelijk zullen worden gerealiseerd. Naar zijn opvatting heeft het beleid waarin de groei van Schiphol nadrukkelijk werd gekoppeld aan hoogwaardige werkgelegenheid, schaarse gronduitgifte en goede bereikbaarheid, plaatsgemaakt voor korte termijnwerk gericht op kwantitatieve groei van laagwaardige bedrijvigheid. Kwantiteit is voor kwaliteit gekomen.
7. - 6 juli 1997: ‘*In het gesprek van 6 juni jl. bij de dienst Ruimte, Wonen en Economie van de gemeente Haarlemmermeer, waarbij wij (...) van gedachten wisselden over de ontwikkelingsmogelijkheden van een bedrijvenontwikkeling op het zogenaamde Groenenbergterrein (...) hebben wij het volgende vastgesteld: a) de NVLS heeft geen belangstelling voor het zelf ontwikkelen van de betreffende gronden ten behoeve van platformgebonden bedrijven. b. indien derden geïnteresseerd zijn in een ontwikkeling als bedrijvengebied kan binnen BD-I bestemming zogenaamde 2^e en 3^e linie bedrijvigheid gerealiseerd worden (...) c rekening dient te worden gehouden met de bouwhoogten beperkingen, welke ter plaatse bestaan ingevolge de aanwezigheid van een invliegkaken op de Aalsmeerbaan (conform het door u geleverde kaartje⁵) Wij zijn voornemens de ontwikkeling tot bedrijfsgebied van de onderhavige gronden ter hand te nemen en gaat daarvoor een inrichtingsplan voorbereiden. (...) Met vriendelijke groet, chipshol III BV, M. E. Poot.’*

⁴ Hem is de collega van Koeman, advocaat Samkalden.

⁵ Op deze kaart staan de geldende hoogtebeperkingen zoals deze golden voor een mogelijke bebouwing op de Groenenbergterrein.

8. - 7 januari 2000: De Minister van Verkeer en Waterstaat verstuurt een nota aan de Tweede Kamer 'Toekomst van de Nationale Luchthaven' (vergaderjaar 1999-2000. 26 959, nr. 2) waar bespiegelingen in staan over het toekomstige banenstelsel. Relevant in dit verband is vooral wat de Minister schrijft over de mogelijke toekomst van de Aalsmeerbaan: *'De luchthavensector heeft een inventarisatie gemaakt van alle banenstelsels die de afgelopen jaren ontworpen zijn. (...) Deze vallen, naast het vijfbanenstelsel, uiteen in twee categorieën: beperkte en ingrijpende aanpassingen van het vijfbanenstelsel.'*

Bij de beperkte aanpassingen komt de Aalsmeerbaan terug: *'Het gebruik van de Aalsmeerbaan en de Buitenveldertbaan wordt in enkele van deze varianten beperkt of (bij de Aalsmeerbaan) tot nul terug gebracht. Verwacht wordt dat deze aanpassingen aan het banenstelsel in grote lijnen passen binnen het bestaande luchthaventerrein'.*

9. - 17 januari 2000: De directeur van de Dienst Ruimte, Wonen en Economie de heer Ir. N. Verdonk laat in een memo aan B&W weten dat *'namens projectontwikkelaar Chipshol Holding b.v. de gemeente wordt verweten dat onvoldoende snelheid wordt gemaakt met het in procedure brengen van een ontwerp-uitwerkingsplan voor het gebied Schiphol-Rijk. Als gevolg hiervan wordt een verband gelegd met eventuele schade die door Chipshol Holding B.V. mogelijk zal leiden. (...) Met betrekking tot het in procedure brengen van het ontwerp-uitwerkingsplan kan nog worden gemeld, dat van Schiphol Real Estate inmiddels een reactie is ontvangen over het uitwerkingsplan. Deze reactie noodzaakt de gemeente om zorgvuldig een strategie te bepalen over het onderwerp, waarbij vooral aandacht dient te bestaan voor het voorkomen van een situatie dat de gemeente aansprakelijk kan worden gesteld voor schadeclaims.'*
10. - 13 maart 2000: Gemeenteraad Haarlemmermeer legt een ontwerp-wijzigingsplan ex. Artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening voor. Dit ontwerp voorziet in de wijziging van de agrarische bestemming van het Groenenbergterrein in een bedrijfsbestemming.
11. - 6 april 2000: In een bezwaarschrift bij de Gemeenteraad van Haarlemmermeer verzet mr. R.J.M Sturm, manager Grondbedrijf van Schiphol Real Estate, zich tegen het ontwerpbestemmingsplan. Hij zegt *'bedenkingen⁶ te hebben ten aanzien van dit plan.'* Sturm noemt *'een aantal aspecten van luchtvaarttechnische aard, die elk een belemmering zouden opleveren voor de ontwikkeling, bebouwing en gebruik van bedoeld gebied.'* Deze betreffen *'de externe veiligheid'*, *'beperkingen in bouwhoogte'*, het *'Instrument Landing System (radarinstallatie voor landende vliegtuigen)'*, noodzaak van onderzoek (in opdracht van en voor rekening van gebiedsontwikkelaar) door *'de business unit Airlines van Schiphol Group'*. Hij refereert aan het feit dat *'de luchthaven voorsnog niet zal worden verplaatst naar een Noordzee-eiland'*. De gemeente wordt in overweging gegeven *'voornoemde technische aspecten nader met de business-Unit Airlines en SRE-bv te overleggen, teneinde de betekenis ervan voor dit gebied nader in kaart te brengen'*.
12. - 4 juli 2000: De Gemeente Haarlemmermeer besluit definitief tot wijziging van de bestemming 'agrarische doeleinden' in 'bedrijfsdoeleinden I'. Bij haar besluit wijst zij bezwaren van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat af die betrekking hebben op het

⁶ Schiphol Real Estate, Schiphol Group, briefnummer 4683, 6 april 2000

Instrument Landing System (ILS) en het Microwave Landings System (MLS). Naar de opvatting van het Ministerie wordt de werking van deze systemen door de bebouwing mogelijk negatief beïnvloed en raken daarmee de ‘veiligheid van het luchtverkeer’. Gelijktijdig tekent Schiphol Real Estate B.V. bezwaar aan tegen de bouwhoogte. Het gemeentebestuur wijst deze bezwaren af, omdat het voorliggende wijzigingsplan de eerder vastgelegde beperkingen, zoals door de Rijks Luchtvaartdienst zijn verwoord, t.a.v. de bouw mogelijkheden in het goedgekeurde bestemmingsplan Schiphol Zuidoost respecteert. Het Gemeentebestuur wijst in dit verband op de bevoegdheid van de Minister van Verkeer & Waterstaat om op grond van artikel 38 van de Luchtvaartwet voor het onderhavige gebied een bouwverbod af te kondigen, wanneer zulks met het oog op de veiligheid van het luchtverkeer noodzakelijk is.

13. - 10 oktober 2000: GS van Noord Holland besluiten haar goedkeuring te onthouden aan de bestemming bedrijfsdoeleinden voor het Groenenbergterrein in de Gemeente Haarlemmermeer.
14. - 5 september 2001: De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State vernietigt het besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van 10 oktober 2000 waarbij zij haar goedkeuring heeft onthouden aan een door de Gemeenteraad Haarlemmermeer vastgesteld bestemmingsplan met de bestemming bedrijfsdoeleinden voor het Groenenbergterrein.
15. - 12 februari 2002: Gedeputeerde Staten van Noord-Holland stemmen in met de bestemmingswijziging voor het Groenenbergterrein. Wel onthoudt GS haar goedkeuring aan de ontsluiting van het plangebied. Tegen dit besluit wordt door Chipshol beroep aangetekend.
16. - 18 april 2002 I: Schiphol Real Estate tekent, nu mede namens Schiphol Nederland B.V., bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State beroep aan tegen het besluit van Gedeputeerde Staten van Noord Holland inzake goedkeuring van de bestemmingswijziging van het Groenenbergterrein⁷. De *‘reden van het beroep is dat het wijzigingsplan de eventuele aanleg van een parallelle Kaagbaan omdat de obstakelvlakken en een eventueel rijbanenstelsel dwars over het plangebied lopen. (...) Dit wijzigingsplan is bovendien in strijd met het Ontwerp-Luchthavenindelingbesluit, zoals gepubliceerd in januari 2002’*. Schiphol Real Estate verzoekt de Raad van State dan ook om vernietiging van het gehele GS besluit.
17. - 18 april 2002 II: Schiphol Real Estate verzoekt aan de Raad van State⁸ *‘een voorlopige voorziening te treffen in die zin, dat het besluit tot goedkeuring wordt geschorst, onder veroordeling van de provincie Noord-Holland dan wel de gemeente Haarlemmermeer in de kosten van dit geding’*.
18. - 4 september 2002: De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State vernietigt het besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van 12 februari 2002 waarbij zij haar goedkeuring heeft onthouden aan de ontsluiting van het Groenenbergterrein. Door de uitspraak van de Raad van State wordt de bestemming ‘bedrijfsdoeleinden I’ onherroepelijk.

⁷ Schiphol Real Estate, briefnummer 4903, 18 april 2002

⁸ Schiphol Real Estate, briefnummer 4904, 18 april 2002

Hoofdstuk I - De gemeente: De opmerkelijke verdwijning van een bouwaanvraag, de plotselinge openbaring van een voorbereidingsbesluit en de wedergeboorte van een bouwaanvraag in de Gemeente Haarlemmermeer

19. - 11 juli – 12 september 2002: In deze periode vindt er overleg plaats over het traject om tot verlening van een bouwvergunning te komen voor het Groenenbergterrein tussen Chipshol en het Gemeentebestuur van Haarlemmermeer.
20. - 22 juli 2002: Aantreden van het Kabinet Balkenende 1. Als staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat wordt Mevrouw Schultz van Haegen benoemd.
21. - 12 september 2002: Chipshol dient bij de Gemeente Haarlemmermeer een bouwaanvraag in voor de bouw en realisatie van fase I van het bedrijventerrein dat bekend staat onder de naam het Groenenbergterrein. De bouwaanvraag heeft betrekking op bedrijfsgebouwen en kantoorruimten, in totaal meer dan 50.000 m² bruto vloeroppervlakte.
22. - 30 september 2002: De heer Poot verzet zich tegen het ontwerp-streekplan 2002. In een brief, getiteld '*nadelig voor welvaart en welzijn*', aan de Provinciale Staten van Noord-Holland spreekt hij zich uit tegen dit, zijns inziens, visieloze stuk. Zijn kernbezwaar is dat er, in plaats van dat er een keuze voor hoogwaardige kennisintensieve bedrijven gemaakt wordt, voornamelijk ruimte voor laagwaardige logistiek wordt gereserveerd. Hij spreekt zich met name uit tegen een zesde en zevende baan. Hij vindt dit '*grondverspilling in een overvolle Randstad*'. Schiphol zou de luchthavens van Atlanta en Heathrow ten voorbeeld moeten nemen, die met 4 respectievelijk 2 startbanen en veel minder ruimtebeslag meer passagiers afhandelen dan Schiphol .
23. - 16 oktober 2002: Het Kabinet Balkenende 1 valt als gevolg van het aftreden van de LPF Ministers Eduard Bomhoff en Herman Heinsbroek. De overige bewindspersonen, waaronder de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, gaan demissionair verder.
24. - 24 oktober 2002: Schiphol deelt Gemeente Haarlemmermeer mee dat bouwplannen Groenenbergterrein tot ernstige beperkingen in gebruik Aalsmeerbaan zullen leiden (deze brief ontbreekt maar strekking blijkt uit brief Schiphol d.d. 24 maart 2003 over bezwaar bouwvergunningen).
25. - 28 oktober 2002: Chipshol ontvangt van de Gemeente de mededeling dat de bouwaanvraag onvolkomenheden bevat. Dit betreft een situatietekening en het feit dat de kleine bedrijfspaviljoens, die verdiept zouden worden aangelegd, de ter plaatse geldende bouwhoogte van 10 meter met één meter zouden overschrijden. Tevens geeft de Gemeente aan dat herstel van de geconstateerde onvolkomenheden in een nieuwe bouwaanvraag dienen te worden verwerkt.

26. - 30 oktober 2002: De heer G.H. Kroese, voorzitter van de directie van de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)⁹ laat in een brief aan het College van B&W van de Gemeente Haarlemmermeer weten dat de LVNL als lid van de toetsingscommissie¹⁰ Schiphol-Rijk het bouwplan voor het Groenenbergterrein heeft ontvangen. *'Na bestudering van de bouwtekeningen en het uitvoeren van obstakelberekeningen concludeert Luchtverkeersleiding Nederland dat, na realisatie van deze bouwplannen, het ILS (Instrumentlandingssysteem) van deze baan in categorie verlaagd wordt. (...) Onder genoemde omstandigheden betekent dit een beperking van de capaciteit van deze baan en dus ook van Schiphol. (...) Wij verzoeken u dan ook om het aangevraagde bouwplan af te wijzen en het bestemmingsplan voor het Groenenbergterrein alsnog in overeenstemming te brengen met het komende Luchthavenindelingsbesluit (LIB).'*'
27. - 1 november 2002: Chipshol tekent bezwaar aan tegen het indienen van een nieuwe aanvraag wegens negatieve consequenties in de vorm van tijdverlies en extra legeskosten en wijst er op dat de Gemeente de indiener van een bouwaanvraag in de gelegenheid moet stellen om een plan zodanig te wijzigen of aan te vullen dat geconstateerde beletselen voor het verlenen van een bouwvergunning worden meegenomen.
28. - Ongedateerd 2002: Er circuleert een rudimentair concept op Blanco A4 zonder V&W-logo zonder expliciete datum '.. november 2002' en zonder ondertekening van de Staatssecretaris, maar wel getypt ondertekend met 'Hoogachtend, Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat'. Het is een eerste concept waaruit blijkt dat de Staatssecretaris van plan is om het Gemeentebestuur van Haarlemmermeer, onder vrijwaring van schade, te verzoeken een voorbereidingsbesluit te nemen teneinde bouwvoornemens van Chipshol voor het Groenenbergterrein te blokkeren.
29. – Ongedateerd 2002: Een tweede versie, maar nu in uitgewerkte vorm verschijnt. Nu is de brief wel ondertekend door de Staatssecretaris en voorzien van een kenmerk: DGL/02.422537, maar is ongedateerd. Deze brief zal later met een gelijke tekst en met hetzelfde kenmerk naar het College van B&W van Haarlemmermeer worden verzonden.
30. - 10 november 2002 (zondag - ?): De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat stuurt het College van B&W van de Gemeente Haarlemmermeer per fax¹¹ een verzoek (brief kenmerk: DGL/02.422537) om *'de Raad van uw Gemeente op zo kort mogelijke termijn voor te stellen voor de delen van uw grondgebied waar op grond van het Luchthavenindelingsbesluit Schiphol beperkingen zullen gelden, die op bijgevoegde kaart staan aangegeven, een voorbereidingsbesluit te nemen'*. In deze brief motiveert de Staatssecretaris haar verzoek met de verwijzing dat het LIB Schiphol op 20 februari 2003 van kracht zal worden en *'dat er in de daaraan voorafgaande periode ontwikkelingen*

⁹ De LVNL is sinds 1 januari 1993 een zelfstandig bestuursorgaan. De kerntaak van de LVNL is het geven van luchtverkeersdienstverlening aan de bestuurders van luchtvaartuigen, het verstrekken van advies en inlichtingen tijdens de vlucht en in voorkomende geval het verzorgen van alarmering. In nauw verband met deze kerntaak staat een aantal andere taken van de LVNL, zoals de zorg voor technische installaties en systemen ten behoeve van de luchtverkeersleiding, het verstrekken van de luchtvaartmeteorologische inlichtingen en het uitgegeven van luchtvaartpublicaties- en kaarten. Ook verzorgt de LVNL opleidingen ten behoeve van de luchtverkeersbeveiliging. Volgens de wet heeft de LVNL voorts als taak de minister van Verkeer en Waterstaat en van Defensie te adviseren over aangelegenheden op het gebied van de luchtverkeersbeveiliging.

¹⁰ In deze toetsingscommissie zitten gemeente Haarlemmermeer, Provincie Noord Holland, LVNL en de SDAC (dit is de vastgoedmaatschappij van Schiphol en diverse overheden).

¹¹ Deze datum is gebaseerd op de brief van 8 april 2003 van drs. G. J. Cerfontaine aan de staatssecretaris waarin hij een eventuele een eventuele schadeclaim van de hand wijst.

kunnen optreden die niet in lijn zijn met het geformuleerde beleid'. In haar brief verwijst de Staatssecretaris niet concreet naar een specifieke bouwaanvraag. Wel geeft zij *'dat een dergelijk besluit voor de Gemeente risico's met zich meebrengt'*. Voor deze risico's vrijwaart de Staatssecretaris, namens de Staat der Nederlanden, de Gemeente Haarlemmermeer voor eventuele schade die als gevolg van artikel 49 onder d van de WRO zou kunnen ontstaan. Ook geeft zij aan dat er *'civielrechtelijke acties denkbaar'* zijn. Hoewel zij *'de kans van slagen daarvan niet hoog inschat, zal de Gemeente in een dergelijke procedure toch kosten moeten maken. Ik zeg daarom toe dat de Staat der Nederlanden (het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, verder te noemen 'de Staat', de Gemeente volledig zal vrijwaren voor deze risico's'*.

31. - 14 november 2002: Gemeente Haarlemmermeer. Ambtelijk wordt een opgesteld voorbereidingsbesluit geparafeerd door Wijsenbeek en van Houwelingen.
32. - 12 november 2002: Gemeente Haarlemmermeer en Chipshol overleggen over de bouwaanvraag Groenenbergterrein. Chipshol dient een aangepaste situatietekening in en verzoekt de Gemeente op de aldus aangepaste bouwaanvraag te beschikken. Ir. M.G. Reissenweber, directeur DOW REW a.i., herhaalt het verzoek van de Gemeente Haarlemmermeer om een nieuwe bouwaanvraag in te dienen. Hij wijst er hierbij tevens op dat de bouwaanvraag ook de aandacht heeft van enkele Ministeries en dat de consequenties daarvan niet zijn in te schatten.
33. - 18 november 2002 (maandag): De dienst Ruimte, Wonen en Economie laat aan het college van B&W een conceptraadsvoorstel toekomen dat één op één gelijk is aan de op 10 november verstuurde fax van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat. In zijn toelichting schrijft het College: *'in een brief van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, die wij spoedeshalve per fax hebben ontvangen, wijst het Ministerie erop dat het Luchthavenindelingsbesluit thans is uitgekristalliseerd. Binnenkort zal definitief het beleid worden vastgesteld en gepubliceerd, waarna het naar verwachting op 20 februari 2003 in werking zal treden. Vanaf deze datum zullen de uit het Luchthavenindelingsbesluit (hierna: LIB) voortvloeiende beperkingen – voor bebouwing en gebruik van gronden – voor omliggende gebieden, van kracht zijn. Deze beperkingen worden overgenomen door de bestemmingsplannen, die krachtens wettelijk voorschrift binnen een jaar na het onherroepelijk worden van het LIB, moeten worden vastgesteld of herzien.'* (...) *De zorg van het Ministerie is dat de in de daaraan voorafgaande periode ontwikkelingen kunnen optreden die niet in lijn zijn met het geformuleerde beleid. Bouwaanvragen en andere voorgenomen activiteiten worden dan getoetst aan het nu geldende besluit. (...) Het Ministerie verzoekt u daarom om op zo kort mogelijke termijn voor te stellen voor delen van ons grondgebied, waar op grond van het LIB hoogtebeperkingen zullen gelden (...) een voorbereidingsbesluit te nemen'*. (...) *'Gezien de beperkingen en de grote (milieu) gevolgen die voortvloeien uit bouwaanvragen die ingediend worden en verleend moeten worden voordat het LIB geldt, zijn wij van mening dat er sprake is van een zodanig algemeen maatschappelijk belang van het goed functioneren van de nationale luchthaven dat deze belangen zwaarder wegen dan de belangen van degene die door het voorbereidingsbesluit in hun bouwvoornemen geschaad worden'*. 1
34. - 19 november 2002 (dinsdag): Het College van Burgemeester en Wethouders doet aan de Raad een Raadsvoorstel toekomen teneinde *'te verklaren dat voor gebieden (...) een*

nieuw bestemmingsplan wordt voorbereid; te bepalen dat dit besluit in werking treedt op 23 november 2002'.

35. - 20 november 2002 (woensdag): Het College van Burgemeester en Wethouders besluit de bouwvergunning en de benodigde vrijstellingen te weigeren. Hiervoor zijn drie redenen: (1) voor zover de bouwaanvraag gelegen is binnen het bestemmingsgebied 'Bedrijfsdoeleinden 1', is er sprake van overschrijding van de maximaal toegestane bouwhoogte van 10 meter met één meter; (2) een deel van het bouwplan gelegen is binnen het plangebied 'Agrarische doeleinden' en (3) dat er sprake is van een waterpartij langs de Fokkerweg, die in strijd is met het bestemmingsplan. Tevens motiveert het College zijn beslissing dat het geen gebruik maakt van zijn recht om vrijstellingen te verlenen met het oog op het in ontwikkeling zijnde Luchthaven Indelingsbesluit (LIB) van de Wet Luchtvaart. Dit LIB zal op 20 februari 2003 in werking treden. Het besluit van het College inclusief alle bescheiden die bij een bouwaanvraag behoren, worden 's ochtends rond 10 uur op 22 november 2002 bij Chipshol bezorgd.
36. – 21 november 2002: De brief van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat inzake het nemen van een voorbereidingsbesluit van 18 november 2002 wordt bij het College op 21.11.02 officieel ingeschreven onder nummer 102893. Op de brief staat onder het kopje '*Bijlage(n): (reeds per koerier bezorgd)*'
37. - 21 november 2002 (donderdag): De Gemeenteraad van Haarlemmermeer komt om 15.30 uur bijeen in een door het College van B en W speciaal daarvoor uitgeschreven besloten Raadsvergadering om te beraadslagen over het Raadsvoorstel¹² dat tot doel heeft het nemen van een voorbereidingsbesluit voor het Groenenbergterrein. Betrokken Gemeenteraadsleden hebben het nog niet eerder meegemaakt dat een besluit tot het nemen van een voorbereidingsbesluit werd genomen in een besloten Raadsvergadering. Verschillende leden van de Gemeenteraad tekenen aan ernstige bezwaren en twijfels te hebben over het Raadsvoorstel. In het bijzonder omdat één partij hiervan schade zal ondervinden. Tevens zijn leden van de Raad weinig gerust over de vrijwaring van mogelijke schadeclaims.

Raadslid Ottens (D66): 'Is het gebied dat in de bijlage wordt aangewezen, het gebied waarop het voorbereidingsbesluit betrekking heeft, niet te a-specifiek? Het besluit geldt voor de gehele Gemeente, met uitzondering van een aantal witte gedeelten en de belanghebbenden die daar een rol spelen zijn met de neus aan te wijzen, namelijk de Luchthaven Schiphol zelf – de grootste witte vlek -, de Gemeente – ik wijs op een aantal witte vlekjes links op de kaart – en Rijkswaterstaat, zie het reepje rechtsonder waar de A4 en de HSL-zuid worden gerealiseerd. Waarom zeg ik dit? Ik zeg dit omdat ons bij een toekomstige toetsing door de rechter de vraag zal worden gesteld waarom wij een aantal specifieke belangen hebben beschermd. Doordat dit besluit zo a-specifiek is worden allen in het grijze gebied gedupeerd, met uitzondering van de Gemeente, Rijkswaterstaat en Schiphol, wat formeel een private partij is. Dat is een lastige.'

Het Raadslid Van Velsen-Nelissen: 'Ik heb het vermoeden dat de Staatssecretaris met dit verzoek is gekomen omdat er op dit moment een verschil in belang is tussen Schiphol en een ondernemer. Kunt u in twee zinnen, krachtig en kort, zeggen welk belang de Gemeente er bij heeft om nu dit besluit te nemen?'

¹² Het Haarlems Dagblad doet een beroep op de WOB, de notulen van die vergadering worden later alsnog openbaar.

Wethouder drs. M. Schoenmakers (VVD), die een dag eerder het College een besluit heeft laten nemen tot afwijzing van de lopende bouwaanvraag van Chipshol, maakt duidelijk dat het hier gaat om een kwestie van algemeen belang met het oog op één specifiek plan dat moet worden tegengehouden: *‘Voorts moeten wij ons afvragen of wij het belang van AAS¹³, dus niet van Real Estate, het belang van het bedrijf Schiphol, groter achten dan de belangen van derden – wij hebben er één specifiek op het oog en ik denk niet dat er heel veel meer zijn – die geschaad worden door dit besluit drie maanden eerder te nemen. Die afweging moeten wij maken. Het college heeft op grond van het van algemeen belang gemeend dat het rechtvaardig is de Raad dit voorstel voor te leggen.’*

De heer Schoenmakers (VVD) verklaart: *“Overigens wil ik er op wijzen dat dit verzoek ook naar andere gemeenten is uitgegaan, maar het voorliggende stuk is uiteraard tot de gemeente Haarlemmermeer beperkt.”*

De Gemeenteraad besluit op grond van haar twijfel over de schadeloosstellingregeling, *‘welk Gemeentelijk belang met dit voorbereidingsbesluit is gediend, naast de kennelijke belangen van het Rijk en de luchthaven’* haar vergadering te schorsen en verzoekt het college nader overleg te plegen met de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat.

38. 21 november 2002: Om circa 18.00 uur is er telefonisch overleg tussen wethouder drs. M. Schoenmaker en prof. dr. F.L. Bussink, Directeur-generaal Luchtvaart van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat: *‘omdat uit overleg met de Raad bleek dat er nog diverse vragen waren in verband met het verzoek d.d. .. november 2002¹⁴ van de Staatssecretaris van V&W aan de Raad om een voorbereidingsbesluit te nemen vooruitlopend op de inwerkingtreding van het LIB.’* De vragen betreffen de schadeloosstellingregeling, *‘welk Gemeentelijk belang met dit voorbereidingsbesluit is gediend, naast de kennelijke belangen van het Rijk en de luchthaven’*. De heer Bussink heeft daarop uiteengezet dat het algemeen belang, dat wordt gediend door een zo optimaal mogelijk gebruik van het vijfbanenstelsel van de luchthaven met het oog op de veiligheid en de milieubelasting, ook een (algemeen) belang van de Gemeente Haarlemmermeer is en dat het nemen van een voorbereidingsbesluit vooruitlopend op het LIB bijdraagt aan de behartiging van dat algemeen Gemeentelijk belang.’ Bussink zegt de wethouder toe dat het besprokene op zo kort mogelijke termijn schriftelijk door de Staatssecretaris zal worden bevestigd.
39. - 21 november 2002 (donderdagavond): De Raadsvergadering wordt op donderdagavond – na het overleg met de heer Bussink van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat – vervolgd. Tevens wordt duidelijk dat het College al eerder, onafhankelijk van de uitkomst van de Raadsvergadering, opdracht heeft gegeven tot de publicatie op 22 november 2002 van het voorbereidingsbesluit in een drietal advertenties; in de Staatscourant, het Haarlems Dagblad en de Volkskrant. De inwerkingtreding zal vervolgens plaatsvinden op 23 november 2002. Mocht de Raad, onverhoopt, niet akkoord gaan, zal een rectificatie volgen. Uiteindelijk stemt de Gemeenteraad, na een hoofdelijke stemming, met 20 tegen 10 stemmen, voor het Collegevoorstel.
40. - 22 november 2002 (vrijdagochtend omstreeks 10 uur): Per koerier worden bij Chipshol de, reeds op 20 november jl. vastgestelde, afwijzing van de bouwaanvraag van 12 september 2002 bezorgd. Volgens Chipshol had de bouwaanvraag in een normale

¹³ AAS = Amsterdam Airport Schiphol

¹⁴ Datum is niet ingevuld in dit memo

proceduregang gezien de kleine gebreken - een onvolkomenheid in een situatietekening, een kleine maatfout – in goed overleg kunnen worden opgelost. Ook een splitsing van de bouwaanvraag kreeg niet de goedkeuring van de gemeente, terwijl volgens Chipshol, de losstaande en onafhankelijk van elkaar functionerende gebouwen dat naar hun aard wel toelieten.

Tussenbalans: Nu de Raad het voorbereidingsbesluit heeft genomen, B&W de bestaande bouwaanvraag heeft ‘gedeponeerd’ en nog dezelfde dag het Raadsbesluit tot het nemen van een voorbereidingsbesluit in het openbaar heeft afgekondigd lijkt een einde te zijn gemaakt aan het bouwrecht van Chipshol en is de locatie Groenenbergterrein definitief gevrijwaard van een bebouwing die tot dan toe wel wettelijk mocht worden gerealiseerd conform het onherroepelijk vastgestelde bestemmingsplan.

De aanpak, een formele afwijzing van een bouwplan en het toevallige feit dat er een voorbereidingsbesluit ligt maakt dat er rechten zijn tot planschade.

41. – 22 november 2002 (ochtend): De wedergeboorte van een bouwplan. Een secretaresse van Chipshol krijgt een telefoontje van een anonieme persoon met de mededeling dat ‘vanochtend in de Volkskrant zou moeten kijken, omdat er een advertentie in stond die voor hem van belang zou zijn’. In de Volkskrant staat de aankondiging van het voorbereidingsbesluit.
42. - 22 november 2002: Chipshol dient nog dezelfde middag bij het college van Burgemeester en Wethouders te Haarlemmermeer een (hernieuwde) aangepaste bouwaanvraag in voor het bouwen van bedrijfspanden en kantoren op het Groenenbergterrein. Dit is voor de inwerkingtreding van het voorbereidingsbesluit. Dit keer voldoet de bouwaanvraag strikt aan de regels van het goedgekeurde bestemmingsplan.
43. - 23 november 2002: Het voorbereidingsbesluit treedt in werking. Lopende bouwaanvragen – waaronder die van Chipshol voor het Groenenbergterrein - moeten normaal worden afgehandeld conform de – ten tijde van de indiening - vigerende wet- en regelgeving
44. . – 25 november 2002: De gemeente Haarlemmermeer ontvangt een brief van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat (ref. 422666) met een gelijke strekking zoals telefonisch door wethouder drs. M. Schoenmaker en prof. dr. F.L. Bussink, Directeur-generaal Luchtvaart van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat was overeengekomen tijdens de schorsing van de besloten raadsvergadering.
45. - 30 januari 2003: In de vergadering van de Gemeenteraad van Haarlemmermeer is aan de orde *‘de Uitspraak d.d. 13 december 2002 van de voorzieningenrechter te Haarlem houdende afwijzing van het verzoek d.d. 29 november 2002 van Chipshol Holding B.V. en Chipshol III B.V. tot het treffen van een voorlopige voorziening tegen het per 21 november 2002 genomen voorbereidingsbesluit’* en *‘het bezwaarschrift d.d. 23 december 2002 van Schiphol Area Development Company tegen het door de Raad op 21 november genomen voorbereidingsbesluit hoogtebeperkingen grondgebied Haarlemmermeer’*¹⁵. Tevens is aan

¹⁵ Notulen van de vergadering van de Raad der Gemeente Haarlemmermeer op donderdag 30 januari 2003 om 14.15 uur.

de orde een interpellatie, aangevraagd door de heer B.V.L. Ottens, naar aanleiding van het voorbereidingsbesluit (RB 426 van 2002).

Relevante passages uit de interpellatie:

Raadslid Ottens (D66): *'Mijn moeder zei altijd dat het leven een schouwspel is. Ik denk dat wij vandaag dat bij dit onderwerp ook kunnen terugvinden.'* (...) *twijfel of er wel sprake was geweest van een tot besluitvorming bevoegde Raadsvergadering, heeft het voorbereidingsbesluit eigenlijk wel een juridische basis? Is er wel gehandeld conform normen en waarden – daar hebben zij het in Den Haag wel eens over - die mede ten grondslag liggen aan de algemene beginselen van behoorlijk bestuur'.*

Wethouders Schoenmakers (VVD): *betreurt het dat het door de Raad genomen besluit geen rechtskracht blijkt te hebben vanwege de manier waarop de vergadering is verlopen en wel of niet is aangekondigd.*

Mevrouw Gehrels: *'wij hebben tot aan de dag van vandaag niet kunnen vaststellen dat dit besluit ook aan omliggende Gemeenten is voorgelegd'*

Wethouder Schoenmakers (VVD): *'mijn informatie was dat de Rijksoverheid zocht naar mogelijkheden om een verleende bouwvergunning te kunnen vernietigen en uit dit onderzoek is artikel 38 gerold. Eerlijk gezegd had ik nog nooit eerder van dat artikel gehoord en de mogelijkheden van dat artikel waren mij zeker niet bekend toe wij 21 november over dit besluit spraken'.*

Op basis van de het voorstel van B&W en de gehouden interpellatie trekt de Gemeenteraad van Haarlemmermeer haar eerder genomen besluit van 21 november 2002 tot het nemen van een voorbereidingsbesluit in.

46. - 18 januari 2003: Verkiezingen Tweede Kamer. De demissionaire Staatssecretaris Schultz van Haegen (VVD) wordt gekozen tot Tweede Kamerlid.
47. - 11 februari 2003: De Gemeente Haarlemmermeer verstrekt een vergunning aan Chipshol voor het bouwen van bedrijfspanden en kantoren op het Groenenbergterrein (fase I) conform de bouwvraag van 22 november 2002.
48. - 13 februari 2003: Chipshol vraagt een vergunning aan bij het College van Burgemeester en Wethouders van Haarlemmermeer voor het bouwen van bedrijfshallen en een kantoor op het Groenenbergterrein (fase II).
49. - Op 24 maart dient de heer drs. C. Smilde namens Schiphol Real Estate B.V en Schiphol Nederland B.V. een bezwaarschrift in bij het college van B&W van Haarlemmermeer tegen de verstrekking van een bouwvergunning op 11 februari 2003 voor het Groenenbergterrein. *'Uit onderzoek van de Luchtverkeersleiding Nederland is gebleken dat het realiseren van de gebouwen op deze plek zal leiden tot zeer ernstige beperkingen in het gebruik van de Aalsmeerbaan. Dit wordt met name veroorzaakt door de hoogte van de gebouwen (tot ca: 10 meter) en de bouwmassa.'* Opnieuw wordt verwezen naar het inmiddels geldende LIB. Het bezwaarschrift wordt behandeld in een adviescommissie als bedoeld in artikel 7:13 van het Algemene wet bestuursrecht.

50. - 6 mei 2003: De Gemeente Haarlemmermeer verstrekt de vergunning voor het bouwen van bedrijfshallen en een kantoor op het Groenenbergterrein (fase II) op de bouwaanvraag van 13 februari 2003.
51. - 15 mei 2003: De Gemeenteraad van Haarlemmermeer verklaart het bezwaar van Chipshol tegen het voorbereidingsbesluit van 21 november 2002 niet ontvankelijk.
52. - 2 juni 2003: B&W verklaart het bezwaarschrift van Chipshol tegen de geweigerde bouwvergunning van 20 november 2002 ongegrond.
53. - 11 juli 2003: Chipshol tekent beroep aan bij de Rechtbank Haarlem tegen het door B&W ongegrond verklaren van het bezwaarschrift tegen de geweigerde bouwvergunning van 20 november 2002.
54. - 13 oktober 2003: Naar aanleiding van het op 24 maart 2003 door Schiphol Real Estate mede namens Schiphol Nederland B.V. ingediende bezwaarschrift komt de Gemeente Haarlemmermeer tot een uitspraak¹⁶. De adviescommissie doet een aantal opmerkelijke uitspraken.

Ontvankelijkheid: 'Ingevolge artikel 1:2 Awb wordt onder belanghebbende verstaan: degene wiens belang rechtstreeks bij een besluit is betrokken. Blijkens het handelsregister van de Kamer van Koophandel luidt de bedrijfsomschrijving van Schiphol Real Estate B.V. als volgt: *'Het verkrijgen, vervreemden, bezwaren, huren, verhuren, en op ander wijze in gebruik of genot geven van registergoederen; het ontwikkelen en doen ontwikkelen van registergoederen en de realisatie van registergoederen'*. In het bezwaarschrift wordt als belang gesteld dat de realisatie van gebouwen zal leiden tot een zeer ernstige beperking in het gebruik van de Aalsmeerbaan. De commissie ziet mede gelet op de bedrijfsomschrijving, niet in dat een vastgoedontwikkelingsmaatschappij als Schiphol Real Estate B.V. enig direct of rechtstreeks belang heeft bij het functioneren van de Aalsmeerbaan. Derhalve acht de commissie Schiphol Real Estate B.V. niet-ontvankelijk in haar bezwaren.

Schiphol Nederland B.V. in haar bezwaar ontvankelijk verklaard. De commissie is van mening dat *'het besluit wordt qua inhoud en qua wijze van totstandkoming geacht in overeenstemming te zijn met het recht'*. Tevens geeft de commissie aan dat het *'LIB is echter geen weigeringsgrond voor een bouwvergunning, als bedoeld in artikel 44 Wonw. (...) De commissie is derhalve van mening dat het college in redelijkheid heeft kunnen besluiten de bouwvergunningen te verlenen.'*

55. - 29 januari 2004: De rechtbank Haarlem verklaart het beroep van Chipshol tegen het Raadsbesluit van 15 mei 2003 waarin Chipshol niet ontvankelijkheidsverklaring wordt verklaard (voorbereidingsbesluit) ongegrond.
56. - 29 december 2004: De Raad van State (Afdeling Bestuursrechtspraak): (1) verklaart het hoger beroep van Chipshol gegrond; (2) vernietigt de uitspraak van de rechtbank Haarlem; (3) verklaart het ingestelde beroep bij de rechtbank gegrond; en (4) vernietigt het besluit van de Gemeente Haarlemmermeer van 15 mei 2003, 2003/176 dat regelt dat Chipshol niet ontvankelijk werd verklaard waar het gaat om de schade die zij heeft geleden als

¹⁶ Beslissing Bezwaarschrift (2003.082), kenmerk: I-03.552520\bo, 13 oktober 2003

gevolg van een onrechtmatig voorbereidingsbesluit van de Gemeente Haarlemmermeer. De Raad van State is van mening dat Chipshol aannemelijk heeft gemaakt dat zij ten gevolge van het voorbereidingsbesluit schade heeft geleden waar het de indiening betreft voor de bouwplannen, c.q. bouwaanvragen, voor de tweede fase.

57. - 16 juni 2005: De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State stelt de Gemeente Haarlemmermeer in het gelijk waar het gaat om haar beslissing een bouwvergunning af te wijzen voor de op 12 september 2002 ingediende bouwaanvraag voor het Groenenberg terrein. De voorgestelde splitsing en aangebrachte wijzingen waren hiervoor te ingrijpend. Een nieuwe bouwvraag was daarvoor een gerechtvaardigde eis van de Gemeente.
58. 13 januari 2005: In een motie betreurt de Gemeenteraad van Haarlemmermeer het dat zij 'op basis van de toen bekende informatie verkeerd heeft besloten' aangaande het B&W voorstel tot het nemen van een voorbereidingsbesluit voor het Groenenbergterrein. Deze motie wordt door 20 leden van de Gemeenteraad gesteund. Alleen de VVD en het CDA zijn tegen.
59. 15 juni 2005: De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State stelt de Gemeente Haarlemmermeer in het gelijk waar het gaat om de afwijzing van het eerste bouwplan van Chipshol voor het Groenenbergterrein. De noodzakelijk geachte splitsing en de aangebrachte wijzigingen werden te ingrijpend geacht. Hiervoor was een nieuwe bouwaanvraag noodzakelijk.

Hoofdstuk 2 - Het Rijk: Waar een bouwrecht wordt omgezet in een bouwverbod

Eendrachtig trekken de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, haar Ministerie, Schiphol, de LVNL en de Gemeente Haarlemmermeer op om het bebouwen van het Groenenbergterrein tegen te gaan.

Nu dat mislukte is er ook een ander scenario. Wanneer dat start is niet precies na te gaan, maar ergens in de periode november tot december 2002 duikt er een ongedateerde brief op van de Staatssecretaris. Uit deze brief blijkt dat de Staatssecretaris Schiphol verzoekt om haar te verzoeken een verzoek in te dienen tot 'een verbod tot het oprichten van een bouwwerk'.

Deel twee van deze feitenreconstructie begint daar dan ook mee en gaat vervolgens stapsgewijs na hoe het bouwverbod tot stand komt.

60. - Ongedateerde brief 2002: In een ongedateerde brief van de Staatssecretaris met het kenmerk: DGL/02.422590) laat de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat (VVD) aan de voorzitter van de Schiphol Group, de heer G. Cerfontaine weten: *'onlangs heeft u in een telefoongesprek uw zorg geuit over de bruikbaarheid van de Aalsmeerbaan in verband met een aanvraag voor een bouwvergunning voor een bouwwerk in de onmiddellijke nabijheid van deze baan. Dezerzijds kan een verbod tot het oprichten van een bouwwerk worden opgelegd ingevolge afdeling 4 van het Hoofdstuk IV van de Luchtvaartwet. Nodig hiervoor is een aanvraag van de exploitant. (...) 'Ik stel u in de gelegenheid deze aanvraag ingevolge art. 40, eerste lid, onder b, van de Luchtvaartwet in te dienen. Gelet op het feit dat de bevoegdheid tot het opleggen van het verbod na 19 februari 2003 niet meer bestaat (in verband met het van kracht worden van hoofdstuk 8 van de Wet Luchtvaart) en er een termijn van vier weken is voor de ter inzage legging van diverse stukken, is er enige spoed aanwezig. (...) Mocht u van de gelegenheid van voor het indienen van een aanvraag gebruik willen maken, dan verzoek ik u bovengenoemde informatie op uiterlijk 13 januari aan mij toe te sturen.'*

Het betreft hier waarschijnlijk een ambtelijk concept van de gelijkkluidende brief die door de staatssecretaris op 9 januari 2003 aan de heer Cerfontaine zal worden verzonden.

Van de zijde van de advocaat van Chipshol wordt de veronderstelling geuit dat de brief al is geschreven voor 21 november, de datum waarop de Gemeenteraad van Haarlemmermeer een besluit nam over het voorbereidingsbesluit voor het Groenenbergterrein. Dit wordt gebaseerd op het feit dat het hier gaat om een brief met een kenmerk (422590) dat ligt tussen de brief die de Staatssecretaris verstuurd op 18 november aan de Gemeenteraad (422537) en de brief die zij op 25 november verstuurd (422666). Als een en ander juist is zou dit betekenen dat er binnen het Ministerie twee scenario's waren voor het tegenhouden van de bouwplannen van Chipshol op het Groenenbergterrein. Dossieronderzoek zal moeten uitwijzen of het 'ambtelijk' concept inderdaad reeds bestond ten tijde van het overleg van de Staatssecretaris en het Gemeentebestuur over het nemen van een voorbereidingsbesluit. Vaststaat in ieder geval dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat het concept van deze brief per e mail in december 2002 aan Schiphol¹⁷ heeft verzonden voor overleg.

¹⁷ Uit power point presentatie 'Het Groenenbergterrein' van de Schiphol Group

De brief zal op 9 januari - gelijklopend aan het concept – officieel aan de Schiphol worden verzonden.

61. 29 november 2002: Nog geen week nadat Schiphol NV opnieuw haar bouwrecht heeft gevestigd schrijft, de heer Kroese, directeur van de LVNL, een brief aan de Staatssecretaris: *‘De huidige vigerende bestemmingsplannen rond Schiphol bieden soms mogelijkheden die een veilig en efficiënt gebruik van onze nationale luchthaven danig kunnen frustreren. Dit klemt temeer nu de inwerkingtreding van het Luchthaven Indelingsbesluit is uitgesteld tot 20 februari 2003 (...) Momenteel ligt er bij de Gemeente Haarlemmermeer een door de projectontwikkelaar de heer Poot ingediende aanvraag tot bouwvergunning die op zichzelf past binnen het vigerende bestemmingsplan ter plekke. Realisering van het bouwplan kan, door de ligging ervan, veroorzaken dat het Instrument Landings System van de Aalsmeerbaan degradeert van categorie 2 naar categorie 1. Dit kan met name bij slecht zicht omstandigheden desastreuze gevolgen hebben voor de bereikbaarheid van Schiphol. Een ieder binnen de Luchtvaartsector is het er dan ook over eens dat het doorgaan van dit lokaal mogelijk gemaakte plan strijdig is met de mainportdoelstelling van Schiphol¹⁸. Ook de Gemeente Haarlemmermeer zit met de aanvraag in haar maag. De huidige aanvraag is, na een eerder weigering ervan, notabene ingediend 1 dag voordat een schielijk door de Gemeente vastgesteld vrijstellingsbesluit in werking is getreden. In beginsel betekent dit dus dat de Gemeente de aanvraag moet toetsen aan het oude bestemmingsplan. Ik vraag u om met klem af te wegen wat binnen uw mogelijkheden ligt om het bovenstaande probleem op te lossen. Ik wil hierbij wijzen op de mogelijkheden die de Minister van Verkeer en Waterstaat wellicht in dit soort gevallen ingevolge de artikelen 38 en verder Luchtvaartwet heeft’.*

De directeur van de LVNL lijkt hier namens de luchtvaartsector te spreken: *‘Een ieder binnen de Luchtvaartsector is het er dan ook over eens dat het doorgaan van dit lokaal mogelijk gemaakt plan strijdig is met de mainportdoelstelling van Schiphol’.*

62. 9 januari 2002: Volstrekt gelijklopend aan de reeds in omloop zijnde ongedateerde brief met hetzelfde kenmerk (422590) stuurt de Staatssecretaris nu een officiële brief aan de voorzitter van de Schiphol Group, de heer G.J. Cerfontaine. (Opmerkelijk is dat zij zich tot Schiphol richtte en niet tot LVNL!) Nog steeds gaat het om *‘onlangs heeft u in een telefoongesprek uw zorg geuit over de bruikbaarheid van de Aalsmeerbaan in verband met een aanvraag voor een bouwvergunning voor een bouwwerk in de onmiddellijke nabijheid van deze baan. Dezerzijds kan een verbod tot het oprichten van een bouwwerk worden opgelegd ingevolge afdeling 4 van het Hoofdstuk IV van de Luchtvaartwet. Nodig hiervoor is een aanvraag van de exploitant. (...) ‘Ik stel u in de gelegenheid deze aanvraag ingevolge art. 40, eerste lid, onder b, van de Luchtvaartwet in te dienen. Gelet op het feit dat de bevoegdheid tot het opleggen van het verbod na 19 februari 2003 niet meer bestaat (in verband met het van kracht worden van hoofdstuk 8 van de Wet Luchtvaart) en er een termijn van vier weken is voor de ter inzage legging van diverse stukken, is er enige spoed (Stass: ‘uiterlijk 13 januari’) aanwezig.’*

¹⁸ In een power point presentatie van Schiphol is de LVNL ‘géén onderdeel van Schiphol’, maar een ‘zelfstandig bestuursorgaan van het ministerie V&W’ die belast is met begeleiding ‘vliegverkeer in de lucht en start- en landingsprocedures’¹⁸. Op zich is dat juist. Opvallend is echter dat Kroese zich niet beroept op zijn wettelijke taak maar spreekt over de gehele luchtvaartsector (is dat zijn taak?) en over de mainportdoelstelling voor Schiphol. .

63. -10 januari 2003: De president en CEO van Schiphol, de heer drs. G.J. Cerfontaine, laat er geen gras over groeien. Nog geen dag na de ontvangst van de brief van de Staatssecretaris doet hij bij de Minister van Verkeer en Waterstaat, de heer R. H. de Boer (LPF), een formeel verzoek *‘om op korte termijn een verbod op te leggen tot het oprichten van een bouwwerk boven een door u te bepalen hoogte ter zake van het in bijlage 1 van de brief aangegeven gedeelte van het zogeheten Groenenbergterrein, nabij de Aalsmeerbaan te Schiphol. Het betreft hier het verbod als bedoeld in artikel 38 en volgende van afdeling 4, hoofdstuk IV, van de Luchtvaartwet, zoals deze thans nog vigeert.’* Het betreft hier, aldus Cerfontaine, een bouwplan *‘dat volgens onderzoek van de Luchtverkeersleiding Nederland tot zeer ernstige beperkingen van deze (Aalsmeer)baan zal leiden.’*
64. - 16 januari 2003: De demissionaire Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat maakt haar *‘voornemen tot het instellen van een bouwverbod bekend, op grond van artikel 38 van de Luchtvaartwet, de maximale hoogte voor het oprichten of het hebben van bouwwerken of andere opstallen dan wel het planten of het hebben van bomen en gewassen op het Groenenbergterrein in de Gemeente Haarlemmermeer te bepalen volgens de bijlage bij dit ontwerpbesluit’*. Bij de bijbehorende kaart volgt het bouwverbod exact de eigendomsgrenzen van het Chipshol-terrein. Materieel houdt het besluit van de Staatssecretaris een bouwverbod in voor het bouwvoornemen van Chipshol BV. Tot 13 februari 2003 kunnen bezwaren worden ingediend tegen het ontwerpbesluit. Of in de woorden van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat: *‘Uw schriftelijke reactie kunt u sturen aan: Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat, Ontwerpbesluit ex. Artikel 38 Luchtvaartwet, Postbus 30316, 2500 GH Den Haag’*.
65. - 22 januari 2003: Tweede Kamerverkiezingen.
66. - 17 februari 2003 I: De directeur-generaal Luchtvaart Prof. Bussink laat per fax, namens de demissionaire Staatssecretaris, aan Amsterdam Airport Schiphol weten: *‘conform uw verzoek heb ik een ontwerpbesluit genomen inzake bouwontwikkelingen die het gebruik van de Aalsmeerbaan zouden belemmeren. (...) Zoals u weet is eventuele planschade die uit het besluit kan voortvloeien conform de luchtvaartwet voor uw rekening. (...) Ten einde misverstanden hierover te voorkomen wens ik zeker te stellen dat u zich van deze mogelijke financiële consequenties bewust bent. Graag ontvang ik een schriftelijke bevestiging’*.
67. - 17 februari 2003 II: Per kerende fax reageert mevrouw ir. M.E. van Lier Lels, Executive Vice President & Chief Operational Officer van Schiphol aan de DG Luchtvaart: *‘Uw brief kan aanleiding geven tot misverstanden waar u ons vraagt eenzijdig over te gaan tot aanvaarding van aansprakelijkheid. (...) Immers, actie tot voorkoming van bouwontwikkeling op het Groenenbergterrein is ingeleid door het Ministerie bij brief van de Staatssecretaris aan de Gemeente Haarlemmermeer (d.d. 9 januari 2003/kenmerk DGL/02422537) waarin zij¹⁹ heeft verzocht om maatregelen met daaraan gekoppeld een vrijwaring. Wij hebben ons op het standpunt gesteld dat er in de thans ontstane situatie evenmin jegens de luchthavenexploitant sprake zou zijn van een verslechterde vermogenspositie’*. Het lijkt een ingewikkelde manier om te zeggen dat Schiphol niet aansprakelijk is voor een eventuele schade die als gevolg van het bouwverbod dat door de Staatssecretaris is afgekondigd zal ontstaan.

¹⁹ De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat

68. - 19 februari 2003: De afwijzing van Schiphol van de aansprakelijkheid voor een eventuele schadeclaim voor de Staatssecretaris is geen aanleiding af te zien van het bouwverbod. Op deze dag zet de demissionaire Staatssecretaris de aankondiging van een bouwverbod om in een daadwerkelijk besluit tot een bouwverbod op basis van artikel 38 van de Luchtvaartwet. Zij maakt daarbij geen gebruik van de expliciet in de Luchtvaartwet opgenomen mogelijkheid om deskundigen te raadplegen.
69. - 20 februari 2002: Een dag na het bouwverbod treedt het Luchthavenindielingsbesluit (LIB), na een vertraging van vier maanden op eerdere planning, in werking.
70. – ongedateerd 2002: Artikel 50 van de Luchtvaartwet bepaalt dat de exploitant van het luchtvaartterrein de schade vergoedt die optreedt doordat een bouwverbod op grond van artikel 38 van de Luchtvaartwet is opgelegd. De exploitant dient dit direct te doen nadat het bouwverbod in gaat. Schiphol verzuimt om, ingevolge artikel 50 van de Luchtvaartwet, degene die getroffen worden door het bouwverbod aan te bieden de schade te vergoeden.
71. - Ongedateerd 2002: Chipshol spant een procedure aan tegen Schiphol op grond van artikel 50 van de Luchtvaartwet.
72. - 12 januari 2003: De Rechtbank te Haarlem veroordeelt Schiphol *‘tot vergoeding van alle door Chipshol opgedane schade wegens oplegging van het bouwverbod’* dat een gevolg is van een verzoek van Schiphol aan de staatssecretaris.
73. - 21 maart 2003: Brief van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat aan Mw. M. van Lier Lels (kenmerk: DGL/03.U00335) inzake de toepassing van de met artikel 38 van de Luchtvaartwet samenhangende schadeloosstelling. Namens de Staatssecretaris schrijft plv. DG Luchtvaart Bekman aan Mw. van Lier Lels: *"Aangezien de bouwaanvraag voor het Groenenbergterrein buiten dit verzochte voorbereidingsbesluit valt, heb ik u in de gelegenheid gesteld te verzoeken om ter zake een besluit ex artikel 38 Luchtvaartwet te nemen. U heeft mij verzocht dit besluit te nemen. (...) Ik heb u zowel mondeling als schriftelijk gewezen op de mogelijke financiële consequenties van uw verzoek (...) Daarom ga ik er van uit dat daarover geen enkele onduidelijkheid bij u kan bestaan."*
74. - 8 april 2003: Drs. G.J. Cerfontaine reactie op de brief van de Staatssecretaris van 21 maart 2003 luidt als volgt: *‘Uw (impliciete) conclusie dat de met de toepassing van artikel 38 van de Luchtvaartwet samenhangende schadeloosstelling voor rekening zou moeten komen van de Luchthaven Schiphol wijzen wij met kracht van de hand. Naar onze mening is de thans ontstane situatie veroorzaakt door opeenvolgend tekortschieten van zowel lagere al centrale overheid’*. Cerfontaine geeft aan dat Schiphol zich al op 6 april 2000 verzette tegen de wijziging van het voor het Groenenbergterrein geldende bestemmingsplan ‘Schiphol-Zuidoost’. De gemeente Haarlemmermeer en Gedeputeerde Staten hebben de bezwaren van Schiphol, en van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, directie Noord-Holland genegeerd. Het gevaar van bebouwing kon worden gekeerd door een spoedige inwerkingtreding van het LIB. *‘De bestaande planologische situatie werd echter acuut’*, naar de mening van Cerfontaine, *‘toen bleek dat het LIB niet in het najaar van 2002 in werking zou treden doch pas op 20 februari 2003’*. En *‘omdat adequate overheidsmaatregelen niettemin uitbleven heeft de luchthaven het voortouw genomen en de gemeente dringend verzocht een voorbereidingsbesluit (ex artikel 21 WRO) voor het Groenenbergterrein te treffen. (...) Met het treffen van een*

voorbereidingsbesluit zou een adequate procedurele barrière worden opgeworpen voor nieuwe met het LIB strijdige bouwvragen en wel tot het moment van de inwerkingtreding op 20 februari 2003. Hoewel de met een voorbereidingsbesluit samenhangende schade in principe een Gemeentelijke aangelegenheid is werd niettemin de voorwaarde gesteld dat de Luchthaven de planschade voor haar rekening zou nemen' Dat nu was naar de mening van Cerfontaine ongepast aangezien hij de gemeente Haarlemmermeer zag als 'oorzaak van de problemen'. De vrijwaring die de Staatssecretaris aan de Gemeente verstrekte kan, als het erop aan komt, ook op weinig waardering rekenen van Cerfontaine: 'daargelaten dat deze actie mislukte omdat een dag voor de inwerkingtreding van het voorbereidingsbesluit toch met het LIB strijdige bouwvragen werden ingediend'.

'In werkelijk allerlaatste instantie is het nog niet eerder toegepaste instrument van artikel 38 van de (oude) Luchtvaartwet aan de orde gekomen' en vervolgt Cerfontaine is het de Staatssecretaris die hem het verzoek heeft gedaan een verzoek in te dienen tot het instellen van een bouwverbod. En 'er was haast geboden omdat de bevoegdheid tot het opleggen van een zodanig verbod met de inwerkingtreding van het nieuwe hoofdstuk 8 van de Wet Luchtvaart na 19 februari 2003 zou komen te vervallen. Omdat alle andere relevante middelen uitgeput waren heeft de Luchthaven een zodanig verzoek ingediend, waarna u besloten heeft het verbod ex artikel 38 op te leggen. Daarbij heeft de Luchthaven in de gerechtvaardigde veronderstelling gehandeld dat de werking van de jegens de Gemeente uitgesproken vrijwaring tegen schadeclaims zich ook tot haar zou uitstrekken.'

Cerfontaine sluit de brief af met de conclusie: 'Dat nu de rekening gepresenteerd wordt aan uitgerekend de partij die tevoren met klem gewaarschuwd heeft tegen onjuistheid van de voorgenomen bestemmingswijziging en, toen dit signaal genegeerd werd, vervolgens alles in het werk heeft gesteld om de zeer kwalijke gevolgen hiervan te keren, is in de ogen van de Luchthaven niet alleen apert in strijd met redelijkheid en billijkheid maar tevens met de voor het bestuurrecht fundamentele beginselen van behoorlijk bestuur. Ook in deze situatie moet worden vastgehouden aan het in onze rechtstaat verankerde beginsel dat de veroorzaker van de schade zal moeten betalen'. Het mag duidelijk zijn dat de veroorzaker volgens Cerfontaine in dit geval 'de Staatssecretaris' is'.

75. – 3 juni 2003: Brief van Staatssecretaris Schultz van Haegen aan Cerfontaine: "Geachte heer Cerfontaine²⁰, In reactie op uw brief van 8 april 2003 laat ik u het volgende weten. Bij het nemen van een besluit op grond van artikel 38 van de Luchtvaartwet is in deze wet geregeld voor wiens rekening de schadeloosstelling komt en volgen welke procedure deze afgewikkeld dient te worden. De schadeloosstelling is neergelegd in paragraaf 2 van afdeling 4 van hoofdstuk 4 van de Luchtvaartwet. In een vroeg stadium bent u hierop al geweest, alsmede in de brieven van 17 februari 2003 (kenmerk DGL/03.U0054) en van 21 maart 2003 (kenmerk DGL/03.U00335). Uw brief van 8 april 2003 geeft mij geen aanleiding van deze door de wetgever getroffen regeling. Hoogachtend, De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, mw. Drs. M.H. Schultz van Haegen.
76. - 19 juni 2003: Chipshol stelt Schiphol aansprakelijk voor alle schade geraamd op € 97 miljoen.
77. - 27 mei 2003: beëdiging van het Kabinet Balkenende II. Mw. Schultz Van Haegen wordt daarin opnieuw benoemd tot Staatssecretaris voor Verkeer en Waterstaat.

²⁰ Kenmerk: HDJZ/LUV/2003-1178

78. – 15 januari 2004: De luchthaven Schiphol spant een proces aan bij de Rechtbank van Haarlem tegen de Staat der Nederlanden. Het gaat om een ‘tot vrijwaring gedagvaard’. Doel is de Staat te dwingen Schiphol een vrijwaring te verstrekken voor de schade waartoe zij door de rechtbank is veroordeeld tot de schade die Chipshol heeft geleden. De dagvaarding leest als een zelfstandige feitenreconstructie waarin Schiphol aangeeft de Staat in deze volledig verantwoordelijk te houden voor alle initiatieven, van voorbereidingsbesluit tot en met het bouwverbod, die tot doel hadden het bouwrecht op het Groenenbergterrein ongedaan te maken. De zaak staat thans op de parkeerrol van 4 april 2007 in afwachting van de uitkomst in de toekenning van de precieze schade aan Chipshol.
79. – 24 januari 2004: de Rechtbank Haarlem veroordeelt de Provincie tot de betaling van een vertragingsschade van 2 jaar aan Chipshol voor onrechtmatige besluiten, geraamd op € 14 miljoen.
80. – 3 januari 2005. De Telegraaf meldt dat Schiphol haar operationeel directeur Marike van Lier Lels uit haar functie heeft ontheven. Wegens de slechte prestaties van Schiphol, klachten van maatschappijen en passagiers en een verschil van inzicht over het belang van prijsvechters. Van Lier Lels heeft haar functie op zondag 2 januari neergelegd.
81. - 12 januari 2005: De rechtbank Haarlem doet uitspraak²¹ in een vordering tot veroordeling van de Luchthaven Schiphol en de Provincie Noord-Holland: *‘Nu alle genoemde weren falen, dient er van te worden uitgegaan dat de luchthaven de door Chipshol tengevolge van het bouwverbod geleden schade moet vergoeden.’* Door Chipshol wordt de geleden schade berekend op een bedrag van € 97.2000.000,- , te vermeerderen met de wettelijke rente vanaf 20 februari 2003. *‘De rechtbank heeft behoefte aan deskundige voorlichting over de omvang van de schade’*. De zaak wordt verwezen naar deskundigen; *‘Partijen worden verzocht daarbij ondermeer aandacht te schenken aan de vraag in hoeverre de goede en kwade kansen op winstgevende projectontwikkeling zich vertalen in de grondprijs en aan de vraag in hoeverre de kans dat artikel 38 Luchtvaartwet zal worden toegepast van invloed kan zijn geweest op de grondprijs van het Groenenbergterrein in de periode voorafgaande aan het bouwverbod.’*
82. - 14 januari 2005: In een brief aan de heer Woltman (RvC van Schiphol) verklaart Drs. J. Poot namens Chipshol zich bereid tot een minnelijke schikking. Hij verzoekt hierop voor 1 februari te reageren.
83. - 17 januari 2005: Het Tweede Kamerlid Wijnand Duyvendak stelt aan de Minister van Verkeer en Waterstaat, mw. C. Peijs (CDA), schriftelijke vragen over een schadevergoeding door Schiphol aan een projectontwikkelaar.
84. - 31 januari 2005: Minister mw. C. Peijs antwoordt op de schriftelijke vragen van het kamerlid Duyvendak (GroenLinks) dat weliswaar Schiphol de Staat in vrijwaring heeft geroepen ten aanzien van de aan Chipshol te betalen schadevergoeding maar dat de Luchtvaartwet bepaalt dat de schade die wordt geleden ten gevolge van het bouwverbod door de exploitant van de luchthaven vergoed wordt. Tevens geeft zij aan dat aan de basis van het bouwverbod *‘een onderzoek van de Luchtverkeersleiding Nederland heeft gelegen*

²¹ Vonnis van de Rechtbank te Haarlem, Meervoudige Kamer, Vonnisdatum 12 januari 2005, Zaaknr/rolnr: 95866/HA ZA03-1163

waaruit bleek dat de bouwplannen van Chipshol bij realisatie zouden leiden tot beperking van de Aalsmeerbaan’.

85. . 2 februari 2004: Het CDA lid Ger Koopmans (CDA) en Paul de Krom (VVD) dienen tijdens een notaoverleg over het Meerjarenprogramma herijking van de VROM-regelgeving een motie in die luidt: *‘De Kamer, gehoord de beraadslagingen, overwegende, dat de Algemene wet bestuursrecht een belangrijk hulpmiddel kan zijn bij het versnellen van de besluitvorming; verzoekt de regering om de Algemene wet bestuursrecht te moderniseren door fatale termijnen te introduceren, en gaat over tot de orde van de dag.’*, De motie wordt door de Tweede Kamer aanvaard.
86. - 3 februari 2005: Drs. J. Poot laat weten aan de heer Woltman dat hij teleurgesteld is dat hij geen reactie heeft gekregen op zijn brief van 14 januari 2005. Op dezelfde dag laat Poot aan de Minister van Financiën de heer G. Zalm (VVD), tevens aandeelhouder van Schiphol namens de Staat, weten teleurgesteld te zijn in de afwijzing van een minnelijke schikking van de zijde van Schiphol. Hij wijst op de schade voor *‘de schatkist en de belastingbetaler’*.
87. - 25 februari 2005: In het Haarlems Dagblad geeft financieel directeur Verboom van Schiphol naar aanleiding van het verschijnen van het jaarverslag 2004 van Schiphol aan dat *‘een kansberekening’* laat zien dat de schade zich zal beperken tot € 10 miljoen.
88. - 30 maart 2005: -De Commissie Planschade, de rechtbank bepaalt dat drie deskundigen de planschade in kaart moeten gaan brengen. Deze drie deskundigen zijn de heer prof. Drs. P.P. Kohnstamm, de heer mr. J. Berkvens en de heer Ir. R.A. Toornend. Hoewel zij allang tot een uitspraak hadden moeten komen is de verwachting dat zij pas in januari 2006 een definitieve uitspraak zullen gaan doen wat precies de omvang is van de schade die Schiphol conform artikel 50 van de Luchtvaartwet aan Chipshol zal moeten vergoeden.
89. - 10 juni 2005: Het lid Duivesteyn (PvdA) stuurt aan de leden van de Tweede Kamer der Staten Generaal een *‘verzoek tot het, in opdracht van de Tweede Kamer, houden van een onafhankelijk onderzoek naar de gedragingen en handelswijze van het openbaar bestuur, te weten de rijksoverheid, de provincie Noord-Holland, de gemeente Haarlemmermeer alsook de NV Luchthaven Schiphol inzake een bouwaanvraag van Chip(s)hol III B.V. voor het Groenenberg-terrein.’*
90. - 30 juni 2005: De commissie voor Verkeer en Waterstaat heeft de Staatssecretaris 21 schriftelijke vragen voorgelegd.
91. – 12 september 2005: De staatssecretaris beantwoordt de schriftelijke vragen van de commissie van Verkeer en Waterstaat, 26.959 nr. 104. De vragen en antwoorden zijn integraal opgenomen in deel II van deze feitenreconstructie.

Hoofdstuk 3 - De commissie ex artikel 43 van de Luchtvaartwet

De Luchtvaartwet voorziet in de mogelijkheid van het instellen van een bouwverbod ten aanzien van roerende zaken, het oprichten van bouwwerken of andere opstallen. De minister kan zelfstandig, dan wel op verzoek van de exploitant van de luchthaven tot een dergelijk verbod overgaan. Dit verbod behoeft niet persé te betekenen dat er niet meer gebouwd kan worden, wel dat er hoogtebeperkingen worden gesteld.

Een bouwverbod is een ingrijpende maatregel. Zij is dan ook nog niet eerder toegepast. De wet voorziet in rechtswaarborgen. Zo moet het besluit voldoen aan de vereisten van de Algemene Wet Bestuurrecht waarin waarborgen ten aanzien van zorgvuldigheid en belangenafweging zijn opgenomen. Daarenboven is in de Luchtvaartwet geregeld dat de Staatssecretaris een commissie van deskundigen kan instellen die het besluit beoordeelt. De Luchtvaartwet zelf regelt wie zitting hebben in deze commissie: één lid van Gedeputeerde Staten, de Burgemeester van Haarlemmermeer en één door de Minister aan te wijzen deskundige.

92. - 19 februari 2003: Op deze dag zet de demissionaire Staatssecretaris de aankondiging van een bouwverbod²² voor het Groenenbergterrein om in een daadwerkelijk besluit tot een bouwverbod op basis van artikel 38 van de Luchtvaartwet. Zij maakt daarbij geen gebruik van de in de Luchtvaartwet opgenomen mogelijkheid om een ex. art. 43 in te stellen.
93. - 20 februari 2002: Eén dag na het bouwverbod treedt het Luchthavenindelingsbesluit (LIB).
94. - 27 maart 2003: Het bouwverbod is voor Chipshol aanleiding tot het indienen van een bezwaarschrift tegen het bouwverbod.²³ Chipshol vindt dat het besluit van de Staatssecretaris ‘onzorgvuldig’ is voorbereid en wijst erop dat de Luchtvaartwet het artikel 43 bevat, waar in vermeld staat dat zienswijzen van belanghebbende partijen bij een commissie kunnen worden ingebracht.
95. – 8 augustus 2003: De Staatssecretaris besluit om alsnog over te gaan tot de instelling van een Commissie ex artikel 43 van de Luchtvaartwet. De commissie heeft tot taak, in de fase van heroverweging op het bezwaar, een advies uit te brengen over het bezwaarschrift van Chipshol.
96. – 6 juni 2004: Hoorzitting over het bezwaar van Chipshol op het bouwverbod. Naar aanleiding hiervan is door de LVNL een verduidelijking van de resultaten van de resultaten van het onderzoek²⁴ gegeven.

²² Kenmerk: HDJZ/LIV/2003-345)

²³ Eerder had zij al tegen het ontwerp-besluit bouwverbod bezwaar aangetekend

²⁴ ‘De bevindingen van het LVBL bestaan uit (louter) technische gegevens’ antwoord de staatssecretaris op 12 september 2005 op schriftelijke vragen van de Commissie voor Verkeer en Waterstaat,

97. - 14 oktober 2004: Hoewel de Luchtvaartwet de samenstelling van de commissie op één lid na regelt duurt het één jaar en zevenenzestig dagen om over te gaan tot de installatie van een deskundigencommissie. Ten onrechte suggereert de commissie in haar eindrapportage dat de Staatssecretaris al op 8 februari 2003 heeft besloten tot het instellen van de commissie ex. Art. 43. Op deze dag verzocht de Staatssecretaris de burgemeester van Haarlemmermeer schriftelijk om als lid deel te nemen aan de commissie. Op deze datum was nog niet bekend wie als deskundige voor V&W zou worden aangewezen ('schrijft de minister zelf').²⁵

In de commissie zitten de Gedeputeerde van Noord-Holland, tevens voorzitter, de heer J.J. Schipper (CDA), de Burgemeester van Haarlemmermeer, de heer mr. A.P.H. Hertog (VVD) en als deskundige is door de Staatssecretaris aangewezen de heer ing. A.L. Fransen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Inspectie Verkeer en Waterstaat, divisie Luchtvaart, afdeling infrastructuur. Al deze leden zijn vanuit een andere rol direct of indirect partij bij het conflict rond het Groenenbergterrein. Voor twee leden is dat onvermijdelijk omdat de Luchtvaartwet hun qualitate qua voorschrijft zitting te nemen in onderhavige commissie. De wet schrijft niet voor dat een derde deskundige uit eigen kring moet voortkomen. De staatssecretaris kiest voor een medewerker van de inspectie van de sector Luchtvaart van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

De centrale vraag is of de stellingname van LVNL die ten grondslag heeft gelegen aan het bouwverbod van de Staatssecretaris, een juiste was. Deze was:

'elke ontwikkeling van het Groenenbergterrein zal leiden tot additionele verstoring van glijpad (GP) 36. R. Als gevolg van deze verstoring en de reeds aanwezige verstoring (veroorzaakt door de huidige omgeving) zal het glijpadsignaal niet meer kunnen voldoen aan ICAO Annex 10 richtlijnen voor wat betreft CAT. II en CAT. III landingsoperaties. Dientengevolge zal de Landingsbaan 36. R gedeclineerd worden en maximaal voor ILS CAT. I landingsoperaties kunnen worden ingezet.'

- 7 juni 2005: De commissie ex. Art. 43 presenteert haar eindrapport, waarvan het NLR-rapport deel uitmaakt.. Hieronder volgt integraal de brief van de voorzitter van de commissie:

'De deskundigen hebben onderzoek verricht naar de onderbouwing van deze technische conclusie van de LVNL en het bouwverbod in relatie tot de door Chipshol voorgestelde projectontwikkeling van het Groenenbergterrein. Hiertoe is door de deskundigen dossieronderzoek uitgevoerd bij de gemeente Haarlemmermeer en zijn besprekingen gevoerd bij de Luchtverkeersleiding Nederland met experts op het gebied van navigatie.'

De belangrijkste uitkomsten/conclusie van het dit onderzoek zijn dat:

- *de LVNL haar technische conclusies heeft gebaseerd op de uitgevoerde computersimulaties, waarbij bestektekening V.2002W813b101 d.d. 22 september 2002 en bestektekening V.2002W813b101B, d.d. 29 oktober 2002 zijn gebruikt voor het generen van invoer van parameters voor de computersimulaties;*
- *de geschatte additionele storing – naast de reeds aanwezige en door de LVNL correct vastgestelde storing van 54,6% - het gevolg is van geparkeerde*

²⁵ Uit nota van B&W, ongedateerd (na 9 juni 2005 verschenen) inzake Groenenbergterrein/Chipshol

vrachtwagens op een grote geplande bewaakte truckparking aan de westkant van Kavel I van de voorgestelde bebouwing;

- *bij doorgang van de door Chipshol voorgenomen projectrealisatie er ten gevolge van de aanwezigheid van vrachtwagens op het terrein problemen zouden ontstaan voor de status van de ILS op de Aalsmeerbaan (36.R);*
- *het door de Staatssecretaris opgelegde bouwverbod voor het Groenenbergterrein is gebaseerd op voornoemde technische overschrijding van het statisch budget, die, zoals gezegd, weer gebaseerd is op bestektekeningen V.2002W813b101 d.d. 22 september 2002 en V.2002W813b101B van 29 oktober 2002;*

Uit het deskundigenrapport blijkt voorts, dat indien bestektekening V.2002W817b1010 van 27 maart 2003 – waarop de truckparking niet meer aanwezig is – beschikbaar was geweest voor de afkondiging van het bouwverbod, dit tot een andere technische conclusie zou hebben geleid.

De Commissie is in het licht van vorenstaande van mening, dat aan de hand van de bevindingen van de deskundigen genoegzaam is aangetoond, dat de Staatssecretaris haar besluit tot het opleggen van het bouwverbod op grond van de haar ten tijde van dit besluit ter beschikking staande gegevens, met de nodige zorgvuldigheid voorbereid en terecht heeft genomen. De Commissie merkt daarbij op dat zij in haar advies niet meeneemt hetgeen deskundigen vermelden over bestektekening V.2002W817b101 van 27 maart 2003, aangezien deze tekening en de daarop gebaseerde bouwvergunning dateren van na de datum van het bouwverbod (19 februari 2003). In geding is slechts de vraag of de Staatssecretaris op de datum waarop het besluit is genomen alle stappen heeft ondernomen om zich kennis te verschaffen van alle feiten die voor de vorming van haar oordeel van belang konden zijn. Dit is naar de mening van de commissie het geval.

Advies van de Commissie:

De Commissie adviseert de Staatssecretaris om bovengenoemde overwegingen in ogenschouw te nemen bij de beslissing/heroverweging omtrent het bouwverbod en op het daarentegen in gebrachte bezwaarschrift van Chipshol.’

98. - 22 juni 2005: Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat biedt belanghebbenden de mogelijkheid om hun zienswijze op het rapport van de ex. art. 48 commissie kenbaar te maken: *‘de zienswijze en hetgeen tijdens de hoorzitting naar voren wordt gebracht, zal worden betrokken bij de beslissing op het bezwaarschrift van 27 maart 2003, evenals uiteraard hetgeen op de hoorzitting van 21 mei 2003 naar voren is gebracht²⁶.*

99. – .. juni 2005: Op verzoek van Chipshol wordt de hoorzitting uitgesteld.

De analyse en de aanbevelingen van de ex. art. 43 commissie zijn gebaseerd op een, in hun opdracht opgesteld rapport van de deskundigen: NLR/ATN Nooitgedacht NLR-CR-2005-113²⁷. Deze geven de volgende omschrijving:

- a. Blz. 22: *‘is de omvang van de additionele verstoring tengevolge van de voorgenomen gebouwen op het Groenenberg-terrein gering, en kan met behulp*

²⁶ Ministerie van Verkeer en Waterstaat, HDJZ/LUV/2005-1361, 7 juni 2005.

²⁷ NLR: Nationaal Lucht- en Ruimtevaart Laboratorium, ATN; Aviation Technology Nederland

van computersimulaties niet worden aangetoond dat deze verstoring leidt tot declassificatie van de ILS op landingsbaan 36.R. De verstoring is louter het gevolg van de aanwezigheid van geparkeerde vrachtwagens op een grote bewaakte truckparking aan de westkant van kavel 1.'

- b. *'De onderbouwing van het bouwverbod voor het Groenenberg-terrein is (gezien de uitkomsten van het uitgevoerde onderzoek) gebaseerd op de technische conclusie dat het statische verstoringbudget met 13,3% wordt overschreden, wat louter een gevolg is van de aanwezigheid van geparkeerde vrachtwagens op het Groenenberg-terrein.'*
- c. Blz. 23: *'Bij de onderbouwing van het bouwverbod heeft LVNL in referentie 1 **niet vermeld** dat de verstoring van het glijpad signaal enkel het gevolg is van de aanwezigheid van geparkeerde vrachtauto's op een grote bewaakte truckparking aan de westkant van kavel 1'*
- d. *'Indien deze bestekstekening bij LVNL beschikbaar was geweest voor de afkondiging van het bouwverbod zou dit tot een andere technische conclusie hebben geleid welke niet had kunnen dienen voor het uitvaardigen van het bouwverbod voor het Groenenberg-terrein'*

100. - Ongedateerd 2004: In een na 9 juni 2004 geschreven nota van B&W, die o.a. een commentaar geeft op het rapport van de ex. art. 48 Commissie, wordt de conclusie van het rapport als volgt geïnterpreteerd:

'De deskundigen hebben nader onderzoek verricht naar de onderbouwing van de technische conclusie van de LVNL omtrent de verstoring van de ILS. De deskundigen oordelen dat de bebouwing volgens de bestektekeningen geen noemenswaardige verstoring hebben op het signaal van de ILS glijpadantenne. Verstoring zou louter het gevolg zijn van de aanwezigheid van geparkeerde vrachtwagens op de truckparking. LVNL heeft in de onderbouwing van haar standpunt over verstoring van de ILS niet vermeld dat de verstoring van het glijpadsignaal alleen het gevolg is van de aanwezigheid van geparkeerde vrachtwagens.'

In dit verband is tevens relevant een meer specifieke commentaar dat in de B&W nota is opgenomen op het rapport van NLR/ATN (Nooitgedacht en Schippers):

'2. pagina 3, 3a alinea, 1^e gedachtestreepje: De LVNL heeft de technische conclusie dus gebaseerd op de bestektekening die vergund is op 11 februari 2003. De technische conclusie is van 6 juni 2003. In de tussentijd – namelijk op 27 maart 2003 – is door de architect de bestekstekening met het water gemaakt. Die bestektekening is op 6 mei 2003 vergund. Waarom heeft de LVNL haar technische conclusie van 6 juni 2003 niet gebaseerd op de toentertijd meest recente bouwvergunning, namelijk idee van 6 mei 2003?'

4. 4^e gedachtestreepje: de truckparking is niet vervangen naar aanleiding van een brief van de gemeente van 11 februari 2003, maar door brieven van de gemeente van 13 maart 2003.'

De conclusie in de Nota van B&W luidt:

'Het ligt in de rede dat indien de Gemeente Haarlemmermeer andere informatie had gehad en het nemen van het voorbereidingsbesluit wij een ander besluit zouden hebben genomen en ander zouden hebben gehandeld'

Hoofdstuk 4

De verdwijning van een bezwaarschrift

101. - 12 september 2005: Drs. J. Poot schrijft in een uitgebreide brief²⁸ aan de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat *'dat Chipshol gewend is om - net als de Engelsen - de laatste slag te winnen, zoals bij het aanvechten van het bouwverbod gebleken is. De bebouwing van het bedrijvenpark op het Groenenberg-terrein wordt nu al 10 jaar tegengehouden door verdragingsacties van Schiphol en nog steeds kan er niet gebouwd worden. Welke onderneming kan dit financieel volhouden, zonder inkomsten wel miljoenen uitgeven aan advocaten, accountants etc? Welke ondernemer kan dit fysiek en psychologisch doorstaan?'*
102. 26 september 2005: Chipshol Holding BV schrijft²⁹ de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat dat *'Op dit bezwaarschrift (tegen het door haar op 19 januari 2002 genomen bouwverbod) is door u nog altijd niet beslist. Een overschrijding van de wettelijke termijnen van inmiddels meer dan 2 jaar. (...) Wat daar verder ook van zij; duidelijk is wel dat nu de behandeling van het bezwaarschrift al meer dan 2.5 jaar duurt verwacht mag worden dat procedures over de validiteit van dat laatste argument bij de rechtbank en daarna de Raad van State nog vel jaren in beslag zullen nemen. Voor Chipshol is dit op geen enkele wijze een aanlokkelijk alternatief. Chipshol wenst op een efficiënte en constructieve wijze verder te gaan met de realisering van haar eigenlijke taak: gebiedsontwikkeling en beleggen in de op haar terreinen ontwikkelde hoogwaardige bebouwing. Slepemde procedures over het bouwverbod die door de Staat en Schiphol tot het uiterste zullen worden gerekend wenst Chipshol te voorkomen. (...) De geschiedenis van de tot tweemaal toe ten onrechte door de Gedeputeerde Staten van Noord Holland geweigerde goedkeuring van het bestemmingsplan, het door de gemeenteraad op verzoek van de Staatssecretaris genomen onrechtmatige voorbereidingsbesluit en het daarna als ultimatum remedium gepresenteerde bouwverbod heeft Chipshol daarvoor nog vers in het geheugen. Nu bovendien de Luchthaven krachtens de wet en het vonnis van de rechtbank Haarlem d.d. 12 januari 2005 gehouden is om alle schade te vergoeden die Chipshol door het bouwverbod lijdt, ontbreekt voor Chipshol ook de noodzaak om nog jarenlang door te procederen over de rechtmatigheid van uw besluit. (...) Gelet op het voorgaande trekt Chipshol het eerder door haar ingediende bezwaarschrift van 27 maart 2003 in hierbij in.'*

²⁸ Brief van 26 september 2005 van Van Schie Advocatuur, namens zijn cliënten Chipshol Holding B.V. en Chipshol III B.V., kenmerk 20050014

²⁹ Brief van Van Schie Advocatuur, ref.dossier 20050014, 26 september 2005, Chipshol/ Bouwverbod

Hoofdstuk 5

Van ‘belemmering’, ‘frustreren’ ‘degraderen, desastreuze gevolgen’, ‘ik wil u wijzen op (...) artikel 38’, ‘gedeclassificeerd worden’, naar ‘de geschatte additionele storing (...) het gevolg is van geparkeerde vrachtauto’s’ tot ‘deze verstoring zal er echter niet toe leiden dat het ILS zal moeten worden gedecategoriseerd van CAT III naar CAT I’

103. – 3 oktober 2005: De Voorzitter van Bestuur van de LVNL de heer Kroese heeft een verzoek gekregen van de heer Cerfontaine. Dit verzoek leidt tot een wijziging in het eerder ingenomen standpunt van de NVNL inzake de bebouwingsmogelijkheden van het Groenenbergterrein:

‘Geachte heer Cerfontaine,

Naar aanleiding van uw brief van 3 oktober jl. kan ik u het volgende mededelen:

(...)

6. Conclusie

De bebouwing van het Groenenbergterrein op basis van bestekstekeningen V.2002W817bI01 van 27 maart 2003, zal leiden tot een verstoring van het glijpad van baan 36R. Deze verstoring zal er naar verwachting echter niet toe leiden dat het ILS zal moeten worden gedeclassificeerd van CAT III naar CAT I. De verstoring bedraagt namelijk(...) 8,82uA maximaal, met een lichte verstoring van maximaal 1 uA meegerekend maximaal 9,82 uA maximaal. Deze waarde is onder het maximum, bij CAT II en CAT III ILS behorende, toelaatbare, grens van 14,14 uA (...).³⁰,

***Hoogachtend,
Het bestuur van Luchtverkeersleiding Nederland,
In deze vertegenwoordigd door,
G.H. Kroese
Voorzitter van Bestuur’***

³⁰ Alsvorens tot de conclusie te komen schrijft Kroese: ‘Er dient enig voorbehoud te worden genomen. Pas na realisatie van de bebouwing volgens het gesimuleerde bouwplan kan door metingen worden vastgesteld wat de werkelijke verstoring is’. Brief 18 oktober 2005, kenmerk: LA 30819, onderwerp: Groenenbergterrein

Hoofdstuk 6

Een verzoek tot het intrekken van een bouwverbod, een vraag om een verklaring van geen bezwaar af te geven teneinde 'het meervoudig grondgebruik van het Groenenbergterrein mogelijk te maken

104. - 26 oktober 2005: Prof. mr. N.S.J. Koeman, die in 1993 nog als advocaat van Chipshol optrad, doet namens Schiphol aan de staatssecretaris het verzoek om het bouwverbod voor het Groenenbergterrein op te heffen. Gelet op het belang van deze brief is deze vrijwel integraal opgenomen:

‘Excellentie,

namens, cliënte, N.V. luchthaven Schiphol, voor wie ik in deze als Raadsman en gemachtigde optreed, vraag ik Uw aandacht voor het navolgende.’Op verzoek van de luchthaven is door U een bouwverbod ex. artikel 38 van de Luchtvaartwet genomen betreffende het zogn.Groenenbergterrein in de gemeente Haarlemmermeer (...).

Zowel het verzoek van de Luchthaven als uw beslissing was gebaseerd op de bouwplannen die tevoren door de eigenaresse van dat terrein Chipsholl III B V., waren ontwikkeld. Gebleken was dat bij realisering van die bouwplannen zou ontstaan op het Instrument Landing Systems langs de Aalsmeerbaan. Tegen uw besluit van 19 februari 2003 is door Chipshol een bezwaarschrift ingediend. Dat heeft geleid tot het instellen van een Commissie ex art. 43 van de Luchtvaartwet. Bedoelde Commissie heeft ter advisering ingeschakeld Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium in samenwerking met het bureau ATN Nooitgedagt B.V.

Uit de betreffende advisering is gebleken dat weliswaar terecht op 19 februari 2003 door U een bouwverbod is opgelegd doch dat gelet op het gewijzigde bouwplan van Chipshol waarvoor op 6 mei 2003 alsnog bouwvergunning is verleend, er geen meer bestaat om het bouwverbod te handhaven. Een vergelijkbaar standpunt wordt inmiddels ingenomen door de luchtverkeersleiding Nederland blijkens de brief van de LVNL aan cliënte d.d. 18 oktober 2005, waarvan ik een kopie bijsluit.

Bij deze verzoekt cliënte tot opheffing van het bouwverbod over te gaan, zodat Chipshol B.V. alsnog gelegenheid krijgt haar bouwplan overeenkomstig tekening V.2002W817b101 d.d. 25 maart 2003, waarvoor Burgemeester en Wethouders van Haarlemmermeer bij besluit van 6 mei 2003, nr. 2003/184+185 bouwvergunning hebben verleend te realiseren. Nu het bouwplan waarvoor op 6 mei 2003 vergunning is verleend geen nadelige gevolgen heeft voor de capaciteit van de Aalsmeerbaan en de werking van de ILS, bestaat er uiteraard geen reden om het bouwverbod te handhaven en bebouwing overeenkomstig bedoelde bouwvergunning te weren. Integendeel, indien de oprichting van dergelijke bebouwing mogelijk is, bestaat er, vanuit een oogpunt van duurzaam ruimtegebruik, alle aanleiding dergelijke bebouwing in de directe omgeving van de Aalsmeerbaan mogelijk te maken.

Inmiddels vigeert het luchthavenindelingsbesluit (LIB). Ten einde te voorkomen dat het LIB realisering van het bouwplan van Chipshol zou voorkomen, verzoekt cliënte u

tevens te bevorderen dat een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in art.8.9 van de wet Luchtvaart wordt afgegeven voor het bouwplan van Chipshol overeenkomstig tekening V.2002.W817b101d.d.25 maart 2003, waarvoor Burgemeester en Wethouders van Haarlemmermeer bij besluit van 6 mei 2003, nr. 2003/184+185 bouwvergunning hebben verleend.

Chipshol Holding B.V. en Chipshol III hebben bij brief van 26 september 2005 hun Awb-bezwaarschrift tegen het bouwverbod ingetrokken. Dat betekent dat bedoeld bezwaarschrift niet tot heroverweging van het bouwverbod zal leiden. Om die reden legt de cliënte thans dit verzoek om opheffing aan U voor. Cliënte verzoekt U Uw beslissing in deze op zo kort mogelijke termijn te nemen, aangezien bij de rechtbank te Haarlem inmiddels een schadevergoedingsprocedure aanhangig is, in welke procedure wordt uitgegaan van de continuering van het bouwverbod. Indien het bouwverbod wordt opgeheven dient cliënte e.e.a. zo spoedig mogelijk ter kennis van de rechtbank te brengen, aangezien dit consequenties zal hebben voor de uiteindelijk door de cliënte te betalen schadevergoeding. Voor wat betreft het verzoek om de afgifte van de verklaring van geen bezwaar ex art.8.9Wlv te bevorderen geldt, dat ook hier een spoedig besluit van belang is. Indien de besluitvorming hierover meer tijd mocht vergen, verzoekt cliënte U afzonderlijk omtrent de opheffing van het bouwverbod te beslissen. (...)

In afwachting van Uw berichten,

Uw dw,

N.S.J. Koeman ‘

Hoofdstuk 7

Drie jaar later: 18 november 2002 – 18 november 2005

105. – 18 november 2005: De staatssecretaris van verkeer en Waterstaat schrijft drie jaar na haar brief waarin zij de Gemeente Haarlemmermeer verzocht een voorbereidingsbesluit te nemen voor het Groenenbergterrein een brief³¹ over hetzelfde terrein aan de Tweede Kamer. Ook deze brief is integraal opgenomen:

In vervolg op mijn brief van 12 september 2005 waarbij ik u antwoorden op vragen over het Groenenbergterrein heb toegezonden, bericht ik u hierbij dat Chipshol het bezwaar tegen het bouwverbod van 19 februari 2003 heeft ingetrokken.

Chipshol heeft mij dit via zijn advocaat bij brief van 26 september laten weten. Als reden voor het intrekken van bezwaar geeft Chipshol aan dat de rechterlijke procedures over de validiteit van de gebruikte argumenten naar verwachting nog vele jaren in beslag zullen nemen.

Chipshol wenst evenwel slepende procedures te voorkomen. Gelet op het vonnis van de rechtbank van Haarlem van 12 januari 2005 op grond waarvan Schiphol geleden schade dient te vergoeden, ontbreekt, zo stelt Chipshol, de noodzaak om door te procederen over de rechtmatigheid van het bouwverbod. U treft een afschrift van de brief als bijlage aan.

Het spreekt voor zich dat ik de argumenten van Chipshol om het bezwaar in te trekken volledig voor rekening van Chipshol laat. Voor mij is van belang te constateren dat met het intrekken van het bezwaar, de geldigheid van het bouwverbod is komen vast te staan. Door het intrekken van het bezwaar zijn er met betrekking tot het Groenenbergterrein geen juridische procedures meer aanhangig tussen Chipshol en het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat staat buiten de verschillende rechtsgedingen rond schadevergoedingen die nog aanhangig zijn. Wat betreft de procedure in verband met de door Schiphol gevraagde vrijwaring door het ministerie van Verkeer en Waterstaat voor te betalen schade, heb ik u eerder ingelicht. Het intrekken van het bezwaar door chipshol brengt geen verandering in mijn opstelling in die kwestie.

Ik constateer dat Chipshol persisteert in beschuldigingen van samenspanning en tegenwerking. Tot op heden heb ik er van afgezien op deze beschuldigingen te reageren, aangezien de stellingen van Chipshol na de beslissing op bezwaar door de rechter getoetst zouden kunnen worden. Door het intrekken van het bezwaar zal dat niet meer gebeuren.

In mijn antwoorden op de door de Tweede Kamer gestelde vragen heb ik uiteen gezet hoe het bouwverbod tot stand is gekomen. Ik meen dat daaruit voldoende blijkt dat zakelijke argumenten over de capaciteit van de Aalsmeerbaan leidend zijn geweest. De hoogte van de door Schiphol aan Chipshol te betalen schadevergoeding zal door de rechter worden vastgesteld. Uiteraard wil ik me hier niet in mengen.

Tot slot bericht ik u dat Schiphol mij heeft verzocht het bouwverbod op te heffen³². Schiphol heeft mij dit via zijn advocaat verzocht. Ik beraad mij nog over een reactie op dit verzoek.

De Staatssecretaris van verkeer en waterstaat'

³¹ DGTL/05.005069, 18 november 2005

³² De staatssecretaris heeft om haar moverende redenen alleen de brief van Chipshol over de intrekking van het bezwaarschrift tegen het bouwverbod als bijlage meegezonden. De brief waarin Schiphol de staatssecretaris heeft verzocht tot intrekking van het bouwverbod is in de feitenreconstructie opgenomen

Hoofdstuk 8 - Reactie van AD op de antwoorden van de staatssecretaris op de schriftelijke vragen van de commissie van Verkeer en Waterstaat

Tweede Kamer der Staten-Generaal

Vergaderjaar 2004–2005
KST89595
0405tkkst26959-104
ISSN 0921 - 7371
Sdu Uitgevers

26 959 Toekomst van de nationale luchthaven

Nr. 104 LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 13 september 2005

De commissie voor Verkeer en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat inzake het Luchthavenindelingbesluit Schiphol en het Groenenbergerrein (VW-05-492).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 12 september 2005.

Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,

Atsma

De griffier van de commissie,

Roovers

Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Atsma (CDA), voorzitter, Van Gent (GL), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Depla (PvdA), Van As (LPF), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GL), Koopmans (CDA), Gerken (SP), Bruls (CDA), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), De Krom (VVD), Verdaas (PvdA), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD), Van Hijum (CDA), Roefs (PvdA), Van der ande (VVD) en Lenards (VVD).
Plv. leden: Heemskerck (PvdA), Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Hessels (CDA), Vos (GL), Smeets (PvdA), De Ruiters (SP), Slob (CU), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Van Winsen (CDA), Halsema (GL), Jager (CDA), Vergeer (SP), Ten Hoopen (CDA), Van Haersma Buma (CDA), Bakker (D66), De Pater-van der Meer (CDA), Van Dam (PvdA), Van Beek (VVD), Dubbelboer (PvdA), Van den Brink (LPF), Luchtenveld (VVD), Buijs (CDA), Van Dijken (PvdA), Szabó (VVD) en Aptroot (VVD).

1. Op welke wijze heeft de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat onderzoek laten doen naar mogelijke ontwikkelingen die, alvorens het Luchthavenindelingbesluit op 20 februari 2003 van kracht zou worden, daarmee niet in lijn zouden zijn? Wie heeft daartoe het initiatief genomen?

Er is geen onderzoek gedaan naar mogelijke ontwikkelingen. Bij de vaststelling van het Luchthavenindelingbesluit (LIB) is besloten om de bestaande situatie van het ruimtegebruik als uitgangspunt te nemen. Daaronder werd verstaan: het feitelijk ruimtegebruik en de in bestemmingen en vergunningen reeds vastgelegde situatie van het ruimtegebruik op het moment van het van kracht worden van het Luchthavenindelingbesluit, op 20 februari 2003.

Gemeenten hadden de gelegenheid om desgewenst in de fase voordat het Luchthavenindelingbesluit van kracht was een voorbereidingsbesluit te nemen, waardoor het regiem van het Luchthavenindelingbesluit in feite al in regels werd vastgelegd.

Reactie AD:

- **In het geval van Chipshol gaat het om een onherroepelijk vastgesteld bestemmingsplan en een bouwplan waarvoor vergunning is verleend door de gemeente Haarlemmermeer voordat het LIB in werking trad.**

- Volgens deze definitie was het bouwplan van Chipshol staand beleid.
- De Staatssecretaris meldt dat ‘gemeenten de gelegenheid hadden om desgewenst (...) een voorbereidingsbesluit te nemen’. Die gelegenheid is er inderdaad altijd. Maar het is niet aannemelijk dat welke gemeente dan ook dit, gelet op het risico van omvangrijke planschadeclaims, zullen doen zonder een de vrijwaring van een derde partij.
- De gemeente Haarlemmermeer was pas bereid tot het nemen van een voorbereidingsbesluit nadat de – demissionaire - staatssecretaris de gemeente gevrijwaard had van alle risico’s.
- Het gaat hier om een vrijwaringregeling die nog niet eerder in het kader van de Luchtvaartwet werd toegepast.
- De staatssecretaris heeft de Kamer hier niet geïnformeerd. Hiertoe is geen verplichting maar gelet op de demissionaire status had het wel voor de hand gelegen.

2. Naar welke delen van het grondgebied van de gemeente Haarlemmermeer verwijst de staatssecretaris in haar brief van 18 november 2002 als het college van de gemeente Haarlemmermeer wordt verzocht om een voorbereidingsbesluit te nemen «voor delen van haar grondgebied»? Kan een gedetailleerde kaart worden aangeleverd waarop zichtbaar is om welke gronden het gaat, als ook een overzicht van de eigenaren van de gronden? Kan aan de hand van het Luchthavenbesluit (of eventuele andere relevante wetgeving) worden gepreciseerd wat de criteria zijn om gebieden voor te stellen voor een voorbereidingsbesluit? Heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat zich verdiept in de inhoud van de bouwaanvraag, met andere woorden in hoeverre vormde het naar de mening van het ministerie het bouwplan geheel dan wel deels een belemmering voor het gebruik van de Aalsmeerbaan?

In de brief van 18 november 2002 is verzocht een voorbereidingsbesluit te nemen over de delen van het grondgebied van de gemeente Haarlemmermeer, waar op grond van het Luchthavenindelingbesluit beperkingen zouden gaan gelden. Het gaat hier om de gronden die zijn aangegeven op de kaarten die als bijlage bij het Luchthavenindelingbesluit zijn opgenomen, uit welke kaarten opgemaakt kan worden welke beperkingen er voor het grondgebied van de gemeente Haarlemmermeer gelden. Deze stukken zijn bij het Luchthavenindelingbesluit aan de Tweede Kamer aangeboden.

Er zijn geen specifieke criteria om gebieden voor te stellen voor een voorbereidingsbesluit. De achtergrond van het verzoek aan de gemeente om in dit geval een voorbereidingsbesluit te nemen, zo blijkt ook uit de brief van 18 november 2002 was de wens om voorafgaand aan de inwerkingtreding van het Luchthavenindelingbesluit ontwikkelingen tegen te gaan die niet in lijn zijn met dat Luchthavenindelingbesluit. Het verzoek had derhalve in zijn algemeenheid betrekking op de gebieden waarvoor op grond van het Luchthavenindelingbesluit beperkingen gelden. Het was vervolgens aan de gemeente Haarlemmermeer om te beslissen of en voor welk gebied zij een voorbereidingsbesluit wenste te nemen (een voorbereidingsbesluit kan ook betrekking hebben op een gedeelte van de gronden binnen de gemeente waarvoor beperkingen gelden op grond van het Luchthavenindelingbesluit).

Chipshol heeft meerdere bouwaanvragen ingediend. Voorafgaand aan het opleggen van het bouwverbod heeft het ministerie getoetst of de op dat moment bekende bouwaanvraag voldeed aan de in het Luchthavenindelingbesluit gestelde beperkingen aan de bouwhoogte. De bouwbeperkingen in het Luchthavenindelingbesluit vloeien voort uit internationale richtlijnen (ICAO) voor bouwhoogtes rond luchthavens. Het bouwplan van Chipshol voor het Groenenbergterrein bevatte gebouwen die duidelijk hoger waren dan op grond van het Luchthavenindelingbesluit is toegestaan: 10 meter, terwijl een hoogte van 0 meter olopend tot 5 meter toegestaan is.

Verder zijn bij de beoordeling van de belemmering van het bouwplan voor het gebruik van de luchthaven de Inspectie van Verkeer en Waterstaat en de Luchtverkeersleiding Nederland geconsulteerd.

Uit het onderzoek van de Luchtverkeersleiding Nederland bleek dat, zoals ook uit de internationale richtlijnen volgt, het bouwplan een belemmering zou vormen voor het gebruik van de Aalsmeerbaan. Dit oordeel van de LVNL is gebaseerd op het bouwplan in zijn geheel, zoals neergelegd in de bouwaanvraag van 22 november 2002 en de daarbij behorende tekeningen.

Reactie AD:

- **De feitenreconstructie laat zien dat achter de brief van 18 november 2002, die het algemene karakter van het voorbereidingsbesluit benadrukt, een specifieke actie schuilgaat, die is gericht op het tegenhouden van één enkel bouwplan op het Groenenbergterrein.**
 - a. **Illustratief is de brief van Cerfontaine, 8 april 2003: “Omdat adequate overheidsmaatregelen niettemin uitbleven heeft de luchthaven het voortouw genomen en heeft de gemeente dringend verzocht een voorbereidingsbesluit (ex art. 21 WRO) voor het Groenenbergterrein te treffen”.**
- **Er zijn vraagtekens bij de zorgvuldigheid van het verrichte onderzoek van het LVNL dat voorafging aan het bouwverbod.**
- **Uitgaande van staande beleid ‘de in bestemmingen en vergunningen reeds vastgelegde situatie van het ruimtegebruik op het moment van het van kracht worden van het Luchthavenindelingbesluit, op 20 februari 2003’ was het LIB inhoudelijk geen reden voor een actie tegen een bouwplan dat past in het bestemmingsplan en waarvoor een vergunning is afgegeven.**
- **De vraagtekens over het ‘onderzoek’ van de LVNL vragen om opheldering. Daarvoor is nodig openbaarmaking van het rapport dat de LVNL aan de staatssecretaris heeft doen toekomen naar aanleiding van haar onderzoek naar de bouwaanvraag van 13 september 2002. Datzelfde geldt voor het rapport van de LVNL dat ten grondslag ligt aan het besluit voor het bouwverbod van de bouwaanvraag van 22 november 2002. Of is er geen rapport?**
- **Had het niet voor de hand gelegen om bij een dergelijk ingrijpend besluit de bezwaren van de LVNL onafhankelijk te laten toetsen, bijvoorbeeld door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaart Laboratorium?**
- **De Staatssecretaris laat na de laatste vraag te beantwoorden in relatie tot het voorbereidingsbesluit.**

3. Kan worden aangegeven hoe het, afgezien van het Groenenbergterrein, vervolgens is verlopen met de ontwikkeling, dan wel het stilleggen of wijzigen van ontwikkelingen van de andere aangewezen delen van het grondgebied?

Ik heb geen overzicht van de ontwikkelingen op het grondgebied van de gemeente Haarlemmermeer, anders dan de ontwikkelingen ten aanzien van het Groenenbergterrein. De gemeente zou u hierover kunnen informeren. Overeenkomstig het stelsel van het Luchthavenindelingbesluit heeft de gemeente overigens inmiddels de hoogtebeperkingen van het Luchthavenindelingbesluit overgenomen in haar bestemmingsplannen, zodat (behoudens een verklaring van geen bezwaar) daadwerkelijk niet hoger dan de in het Luchthavenindelingbesluit opgenomen hoogten mag worden gebouwd.

Reactie AD:

- **Maar een vergelijkbaar verzoek als aan de gemeente Haarlemmermeer zou toch ook naar andere gemeenten zijn gedaan door de staatssecretaris, als dus wethouder Schoenmakers. Was zijn suggestie onjuist of hebben die gemeente geweigerd of is het niet tot uitvoering gekomen?**

4. In de brief van 18 november 2002 uit de Staatssecretaris concreet de zorg «dat er in de daaraan voorafgaande periode (voorafgaand aan de inwerkingtreding van het Luchthavenbesluit) ontwikkelingen kunnen optreden die niet in lijn zijn met het geformuleerde beleid». Afgezien van de bouwaanvraag voor het Groenenbergterrein, om welke ontwikkelingen ging het nog verder?

In de brief is niet op specifieke ontwikkelingen geduid. Naar aanleiding van het verzoek van de gemeente Haarlemmermeer over het Groenenbergterrein, is in de brief aan de gemeente in zijn algemeenheid aandacht gevraagd voor mogelijke ontwikkelingen.

Reactie AD:

- **formeel juridisch correct antwoord.**
- **Uit de feitenreconstructie blijkt dat Schoenmakers in de veronderstelling verkeerde dat ook andere gemeenten een dergelijke vraag voorgelegd zouden krijgen. (Nr. 17- 21 november 2002.) Hoe kwam hij aan deze veronderstelling? Voor zover is na te gaan heeft een dergelijk verzoek nooit aan andere gemeenten plaatsgevonden.**
- **De Staatssecretaris suggereert hier dat ‘het verzoek van de Gemeente Haarlemmermeer over het Groenenbergterrein’ een initiatief was van die Gemeente. UJit de feitenreconstructie lijkt het tegendeel het geval?**

5. In de brief van 18 november 2002 vrijwaart de staatssecretaris, namens de Staat der Nederlanden, de gemeente Haarlemmermeer voor eventuele schade welke als gevolg van een voorbereidingsbesluit zou kunnen ontstaan. Met welke andere departementen is hierover contact geweest? Hoe is dat verlopen? Hoe heeft het ministerie de eventuele schade geïnventariseerd en geanalyseerd? Op welke ramingen ging het? Om welke risico's ging het? Welke juridische interne adviezen bestaan hierover? Waar is de reservering in de begroting terug te vinden?

Over de eventuele planschade voortvloeiend uit het besluit is geen contact geweest met andere departementen. Daar werd geen aanleiding toe gezien. De vrijwaring betekende feitelijk dat eventuele planschade in plaats van vanaf februari 2003 al enkele maanden eerder aan de orde zou kunnen zijn. In de Wet luchtvaart is vastgesteld dat de Minister van Verkeer en Waterstaat aansprakelijk is voor de schade die voortvloeit uit het Luchthavenindelingbesluit, volgens een regeling voor nadeelcompensatie. De vrijwaring veranderde niets aan deze situatie anders dat daarmee de feitelijke werking van het Luchthavenindelingbesluit iets werd vervroegd voor het gebied in het voorbereidingsbesluit.

Binnen Verkeer en Waterstaat is zowel juridische als financiële expertise betrokken, alvorens de vrijwaring is gegeven. Er zijn geen ramingen gemaakt. Door betrokken juristen werd aangegeven dat enige vorm van planschade waarschijnlijk was, maar dat het slecht mogelijk was de hoogte te bepalen, aangezien de hoogte van eventuele planschade wordt gematigd door het maatschappelijk aanvaardbaar risico en de voorzienbaarheid van ontwikkelingen, hetgeen zeer situationeel gebonden is. De reservering voor planschade die kan voortvloeien uit de Luchthavenbesluiten is in de begroting terug te vinden in hoofdstuk 12 van de begroting van 2003, onder de noemer «schades». In de begroting van 2005 is de titel «behandeling en uitbetaling van schadeclaims Schiphol».

Reactie AD:

- **Is dit een juiste weergave van feiten. Er zal geen planschade ontstaan als gevolg van het LIB omdat het beleid uitgaat van “het feitelijk ruimtegebruik en de in bestemmingen en vergunningen reeds vastgelegde situatie van het ruimtegebruik op het moment van het van kracht worden van het Luchthavenindelingsbesluit, op 20 februari 2003”.**
- **Inzicht in de juridische en financiële adviezen die aan de vrijwaring ten grondslag lagen is gewenst.**

6. Tevens wordt in de brief van 18 november 2002 gesteld dat de kans op een schadeclaim die wordt toegekend niet hoog wordt ingeschat. Waarop is dit oordeel gebaseerd? Welke interne juridische adviezen liggen hieraan ten grondslag?

De inschatting van een eventuele schade is gebaseerd op de bekendheid van betrokken partijen met eventuele belemmeringen van de bouw op het gebruik van de luchthaven en de bekendheid van betrokken partijen met de regelgeving die daarvoor op het punt stond van kracht te worden, namelijk het Luchthavenindelingsbesluit. Met andere woorden: de betrokken partijen hadden kennis kunnen hebben van de overwegingen over beperkingen van de bouwhoogte op de betreffende locatie.

Reactie AD:

- **Is dit een juiste voorstelling van zaken? Het gaat hier over het nemen van een voorbereidingsbesluit waarbij nauwgezet is gepland hoe een bouwplan af te wijzen en een voorbereidingsbesluit te nemen.**
- **Burgers en ondernemingen hebben bouwrechten op basis van geldende wetgeving: goedgekeurd. Het LIB is hier niet van toepassing zolang het niet van kracht is. bestemmingsplan, verleende vergunning.**
- **Zie ook het vonnis van de rechtbank van Haarlem van 12 januari 2005 waarin wordt bepaald dat de Luchthaven de door Chipshol ten gevolge van het bouwverbod geleden schade dient te vergoeden. Hier verwerpt de rechtbank de opvatting dat het LIB had kunnen leiden tot een verbod tot het oprichten van de bebouwing:**
 - **Citaat vonnis:** *“Indien dit bouwverbod achterwege was gebleven, had het bepaalde in het LIB niet kunnen leiden tot een verbod tot het oprichten van de bebouwing – mits waar nodig aangevangen binnen zes maanden na 20 februari 2003 – waartoe op 11 februari 2003 vergunning was verleend. Het LIB bevat, in tegendeel, een bepaling (art. 2.2.1. lid 5) die deze bebouwing met zoveel woorden toestaat.” (...) “Met betrekking tot de bouwvergunningen die op 6 mei 2003 zijn verleend wordt overwogen dat, indien al op grond van het bepaalde in het LIB en/of de Wet Luchtvaart die vergunningen geweigerd hadden kunnen worden er van deze mogelijkheid kennelijk geen gebruik is gemaakt, nu die vergunningen wel zijn verleend. Zonder bouwverbod zou dus ook de bebouwing kunnen worden opgericht die op 6 mei 2003 onder de werking van het LIB was vergund.”*³³
- **Als de overweging van de rechtbank juist is, dan moet geconstateerd worden dat de Staatssecretaris de Luchtvaartwet op oneigenlijke gronden heeft gebruikt om een voorziening te treffen die in de Wet Luchtvaart en het Luchthaven Indelingsbesluit niet was voorzien.**

³³ Zaaknummer/rolnummer 958 66 / HAZA 03-1163. Vonnis rechtbank te Haarlem, datum 12 januari 2005

- **Inzicht in de juridische adviezen die aan dit besluit ten grondslag hebben gelegen is gewenst.**

7. Welke gesprekken en correspondentie heeft er met de gemeente Haarlemmermeer plaatsgevonden over de vrijwaring van eventuele schade?

In november 2002 heeft de gemeente Haarlemmermeer contact opgenomen met het Ministerie, en aangegeven dat zij een voorbereidingsbesluit wilde nemen als de eventuele schade daarvan door het rijk zou worden gedragen. In de eerste gesprekken is het voornemen van het besluit van het college van de gemeente Haarlemmermeer besproken. Vervolgens is gesproken over de voorwaarden waaronder de Staat de gemeente zal vrijwaren voor schade ten gevolge van het voorbereidingsbesluit. Daarnaast is ambtelijk contact gevoerd per e-mail met de gemeente over dezelfde onderwerpen.

Reactie AD

- **Het feitenrelaas laat zien dat het initiatief tot het nemen van een voorbereidingsbesluit bij Schiphol ligt. De Gemeente heeft ‘contact opgenomen’ om aan te geven dat zij alleen onder de voorwaarde van vrijwaring van schade wilde meewerken.**
- **De genoemde e mails kunnen dit mogelijk verhelderen.**

8. U schrijft op maandag de 18e november een brief aan de gemeente, en donderdag diezelfde week vergadert de gemeenteraad al over het verzoek. Wat vindt u van deze gehaaste besluitvorming? Hebt u aangedrongen op een snelle lokale besluitvorming? Waarom? Vond u een besloten vergadering noodzakelijk? Hebt u aangedrongen op de beslotenheid van de vergadering? Waarom?

Ik heb geen enkele bemoeienis gehad met de binnen de gemeente gevolgde procedure, waaronder het al dan niet besloten voeren van een vergadering of de snelheid van besluitvorming.

Reactie AD:

- **De feitenreconstructie laat een strak en minutieus geregisseerde actie zien in de laatste twee weken van november 2002. Is het echt zo dat het Ministerie geen enkele bemoeienis heeft gehad met deze gang van zaken. In Haarlemmermeer heeft men dat duidelijk anders ervaren.**

9. Hoe oordeelt u over de opmerkingen van het raadslid Ottens tijdens de vergadering van 21 november 2002: «Is het gebied dat in de bijlage wordt aangewezen, het gebied waarop het voorbereidingsbesluit betrekking heeft, niet te a-specifiek? Het besluit geldt voor de gehele gemeente, met uitzondering van een aantal witte gedeelten en de belanghebbenden die daar een rol spelen zijn met de neus aan te wijzen, namelijk de Luchthaven Schiphol zelf – de grootste witte vlek –, de gemeente – ik wijs op een aantal witte vlekjes links op de kaart – en Rijkswaterstaat, zie het reepje rechts-onder waar de A4 en de HSL-zuid worden gerealiseerd. Waarom zeg ik dit? Ik zeg dit omdat ons bij een toekomstige toetsing door de rechter de vraag zal worden gesteld waarom wij een aantal specifieke belangen hebben beschermd. Doordat dit besluit zo a-specifiek is worden allen in het grijze gebied gedupeerd, met uitzondering van de gemeente, Rijkswaterstaat en Schiphol, wat formeel een private partij is. Dat is een lastige.»

Ik verwijs u naar mijn antwoord op vraag 2: ik heb geen wens gehad een a-specifiek gebied, zoals raadslid Ottens het noemt, aan te wijzen, integendeel.

Ik heb in mijn brief van 18 november 2002 de gemeente juist verzocht om in zijn algemeenheid ontwikkelingen tegen te gaan die in strijd zouden zijn met de bouwhoogtebeperkingen in het Luchthavenindelingsbesluit en daartoe een voorbereidingsbesluit te nemen voor de gronden waarop beperkingen gelden ten gevolge van het Luchthavenindelingsbesluit.

Reactie AD:

Geen commentaar

10. Kunt u verklaren waarom Chipshol op 22 november 2002 een weigering op haar totale bouwaanvraag van september 2002 ontvangt, terwijl de onvolkomenheid – zoals nu juridisch is vast komen te staan – betrekking heeft op geparkeerde vracht-auto's?

Hoewel de weigering een beslissing van de gemeente Haarlemmermeer is, kan ik u melden dat de weigering verband hield met het niet voldoen aan eisen van het bestemmingsplan. Deze weigering van de gemeente Haarlemmermeer is ook in beroep door de rechtbank te Haarlem en in hoger beroep door de Raad van State bevestigd in de uitspraak van 15 juni 2005.

Reactie AD:

- **Half antwoord**

11. Is er rekening gehouden met de mogelijkheid dat Chipshol een nieuwe aanvraag zou kunnen indienen; nog voordat het voorbereidingsbesluit in werking zou treden? Tot welke acties leidde dit in het ministerie, mede gezien het feit dat ervan uit was gegaan dat de kans op een schadeclaim niet groot was?

Er is inderdaad rekening gehouden met de mogelijkheid van een nieuwe aanvraag voor een bouwvergunning. Dit heeft geleid tot de eerder genoemde brief van 18 november 2002 waarin de gemeente gevrijwaard wordt voor de schade die ten gevolge van het voorbereidingsbesluit mogelijk zou optreden. Verder heeft het ministerie zich niet met de aanvraag of planning van de gemeente bezig gehouden. Het voorbereidingsbesluit kon overigens ook alleen maar op een nieuwe aanvraag betrekking hebben. Lopende bouwaanvragen vallen niet onder een voorbereidingsbesluit.

Reactie AD:

- **Geen commentaar**

12. Waaruit bestond het onderzoek van de Luchtverkeersleiding Nederland dat het bouwplan van Chipshol tot zeer ernstige beperkingen in het gebruik van de Aalsmeerbaan zal leiden? Kan de Kamer over dit onderzoek beschikken? Hoe verhoudt zich dit met het recent uitgebrachte rapport van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaart Laboratorium en Aviation Technology Nederland waaruit blijkt dat het ingediende bouwplan niet tot zeer ernstige Tweede Kamer, vergaderjaar 2004–2005, 26 959, nr. 104 5 beperkingen in het gebruik van de Aalsmeerbaar zal leiden? Slechts een klein deel van het plan, te weten geparkeerde vrachtwagens, zullen een verstoring van het glijpad signaal veroorzaken.

De Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) voert een technisch onderzoek uit naar de aanvragen om bouwvergunning en de daarbij behorende tekeningen. De LVNL heeft de aanvragen van 12 september en 22 november 2002 met de daarbij behorende tekeningen onderzocht. De bevindingen van de LVNL bestaan uit (louter) technische gegevens. Naar aanleiding van de hoorzitting in verband met het bezwaar van Chipshol tegen het bouwverbod, is door de LVNL een verduidelijking van de resultaten van het onderzoek gegeven. Deze verduidelijking wordt als bijlage meegezonden. In hoofdstuk 3 treft u de resultaten van het technisch onderzoek aan opgemaakt op basis van het door de LVNL gehanteerde computermodel meer leesbaar en inzichtelijk verwoord. In hoofdstuk 4 worden de gevolgen van het onderzoek uiteengezet.

Het rapport van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaart Laboratorium en Aviation Technology Nederland is mede gebaseerd op tekeningen die dateren van na de door de LVNL onderzochte bouwaanvragen uit 2002 en die behoren bij een op 6 mei 2003 verleende vergunning, die niet zijn

voorgelegd aan de LVNL en die ook eerder niet bekend waren bij de LVNL toen in 2002 onderzoek is verricht.

Reactie AD:

- **De vraag was: Kan de Kamer over dit onderzoek beschikken? Waarom wordt dit niet gewoon met ja beantwoord en toegezonden?**
- **De openbaarmaking van de rapporten van de bouwaanvragen van 12 september 2002, resp. 22 november 2002 heeft naar mijn weten niet plaatsgevonden. Vragensteller bedoeld niet een later opgestelde verduidelijking ten behoeve van de hoorzitting maar de originele rapporten die grondslag waren voor het bestuurlijk handelen.**
- **Het rapport van het NLR en ATN is inderdaad gebaseerd ‘mede gebaseerd op tekeningen van na de LVNL onderzochte bouwtekeningen uit 2002’. Echter de ‘op basis van bestektekening V.2002W813BL01, dd. 29 oktober 2002 is de omvang van de additionele verstoring ten gevolge van de voorgenomen gebouwen op het Groenenbergterrein gering, en kan met behulp van computersimulaties niet worden aangetoond dat deze verstoring leidt tot declassificatie van de ILS op landingsbaan 36.R. De verstoring is louter het gevolg van de aanwezigheid van geparkeerde vrachtwagens op een grote “bewaakte truckparking” aan de westkant van kavel 1.’. De hier genoemde bestektekening schijnt dezelfde te zijn op basis waarvan LVNL de opvatting formuleerde dat ‘het ILS (Instrumentlandingsstelsel) van deze baan in categorie verlaagd wordt’. Wat zegt dit over de kwaliteit van het LVNL onderzoek?**
- **Als bovengenoemde stelling over de gelijke bestekstekening juist is waarom wordt dat niet klip en klaar geantwoord?**

13. Klopt het dat de President-directeur van Schiphol, de heer Cerfontaine, het ministerie heeft verzocht om Schiphol een bouwverbod op te leggen krachtens artikel 38 van de Luchtvaartwet? Waarom heeft het ministerie dit niet zelf overwogen? Welke overwegingen en afwegingen zijn er vervolgens naar aanleiding van het verzoek van de heer Cerfontaine door het ministerie gemaakt? Wat zijn de overwegingen geweest om daarbij geen gebruik te maken van de expliciet in de Luchtvaartwet opgenomen mogelijkheid om deskundigen te raadplegen? Waarom is de optie van de Luchtvaartwet in plaats van een voorbereidingsbesluit eigenlijk niet eerder overwogen?

In de Luchtvaartwet is bepaald dat een bouwverbod door de minister ambtshalve kan worden opgelegd of op schriftelijk verzoek van de exploitant van het luchtvaartterrein. Ik heb de Luchthaven Schiphol in de gelegenheid gesteld een dergelijk verzoek te doen. Vervolgens heeft de Luchthaven Schiphol het verzoek ingediend en was er voor mij aanleiding een bouwverbod op te leggen.

De overwegingen om het bouwverbod op te leggen zijn tweërlei. Ten eerste was er het verzoek van Luchthaven Schiphol omdat onderzoek van de LVNL had uitgewezen dat bouwplannen voor het Groenenbergterrein zouden leiden tot beperking van het gebruik van de Aalsmeerbaan. Het ontbreken van reële alternatieve baancapaciteit en de gevolgen hiervan voor Luchthaven Schiphol waren voor mij onaanvaardbaar.

Voorts vond ik het van belang dat aan het regiem van het Luchthavenindielingsbesluit Schiphol reeds toepassing zou worden gegeven ten aanzien van het Groenenbergterrein. Het bouwverbod was een ultimum remedium, wanneer geen ander instrument meer kon worden ingezet. Zeker omdat de gemeente Haarlemmermeer de weg van het voorbereidingsbesluit wilde bewandelen, was er eerder geen aanleiding een bouwverbod te overwegen. Gelet op het feit dat een bouwverbod tot 20 februari

2003 opgelegd kon worden, was er geen tijd in de procedure om ook de adviescommissie of deskundigen te raadplegen.

Reactie AD:

Zie uitspraak van de rechtbank bij vraag 6.

- **De staatssecretaris geeft aan ‘dat een bouwverbod tot 20 februari 2003 opgelegd kon worden’ en er daarom ‘geen tijd was in de procedure om ook de adviescommissie of deskundigen te raadplegen’. Maar waarom die deskundigen dan niet direct na het bouwverbod ingeschakeld? Waarom ruim een jaar wachten met de installatie van deze commissie?**
- **Een dergelijk onderzoek had de schade die Schiphol nu, conform de Luchtvaartwet (art. 50) moet betalen, voorkomen en er was al gebouwd op het Groenenbergterrein.**
- **Er lijkt hier in strijd met de Algemene Wet Bestuursrecht te zijn gehandeld.**
 - **Artikel 3:2 Bij de voorbereiding van een besluit vergaart het bestuursorgaan de nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen.**
 - **Artikel 3:4 1. Het bestuursorgaan weegt de rechtstreeks bij het besluit betrokken belangen af, voor zover niet uit een wettelijk voorschrift of uit de aard van de uit te oefenen bevoegdheid een beperking voortvloeit. 2. De voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit mogen niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen.**

14. Is de communicatie tussen het ministerie en de gemeente naar uw mening naar behoren geweest? Hoe oordeelt u over de spijtbetuiging van de Gemeenteraad van Haarlemmermeer die op 13 januari 2005 in meerderheid is uitgesproken over het in 2002 genomen besluit waarbij de raad in het bijzonder betreurt dat hij op basis van de toen bekende informatie verkeerd heeft besloten?

De communicatie tussen het ministerie en de gemeente is naar mijn mening naar behoren geweest. Over de besluitvorming van de Raad kan ik niet oordelen, noch over hun spijtbetuiging. Ik kan niet beoordelen of en waarom de raad verkeerd zou hebben besloten. Ik heb mij beperkt tot de vraag of er sprake was van een bouwontwikkeling die het gebruik van de luchthaven zou belemmeren en heb daarnaar gehandeld.

Reactie Ad:

- **Zie commentaar op antwoord vraag 2.**

15. Op welke wijze hebben het ministerie van Verkeer en Waterstaat en Schiphol gecommuniceerd over het betalen van een eventuele schadevergoeding als gevolg van het bouwverbod? Heeft u in deze dezelfde koers aangehouden als bij de gemeente Haarlemmermeer met het voorbereidingsbesluit? Of gelden hier andere afspraken? Kunnen er verwachtingen zijn gewekt?

Al voordat het bouwverbod was opgelegd op 19 februari 2003 en daarna, is aan Luchthaven Schiphol te kennen gegeven dat de schadevergoeding ten gevolge van het bouwverbod op grond van artikel 50 van de Luchtvaartwet voor rekening komt van de exploitant van het luchtvaartterrein. Hierover is gecorrespondeerd. Er kunnen geen verwachtingen zijn gewekt dat Luchthaven Schiphol

schadevergoeding voortvloeiend uit het bouwverbod niet zou hoeven te betalen, gelet ook op de wettelijke regeling van artikel 50 Luchtvaartwet.

De vrijwaring voor schade voortvloeiend uit een voorbereidingsbesluit van de gemeente Haarlemmermeer staat hier los van. Deze vrijwaring had te maken met het ondersteunen van de gemeente tegen de claims ingevolge een voorbereidingsbesluit juist ter voorkoming van een verdergaande maatregel zoals het opleggen van een bouwverbod.

Reactie AD:

- **‘Er kunnen geen verwachtingen zijn gewekt’ antwoordt de staatssecretaris. De feitenreconstructie laat zien dat de heer Cerfontaine daar heel anders over denkt. (8 april 2003).**
- **Inmiddels is duidelijk geworden dat Schiphol bij de rechtbank Haarlem op 15 januari 2004 een dagvaarding heeft doen uitgaan waarin de Staat wordt gehouden de schade, die Schiphol aan Chipshol moet vergoeden, over te nemen. In het uiterste geval zou dat kunnen gaan om 97 miljoen exclusief rente. De dagvaarding staat op de ‘parkeerrol’ van 4 april 2007 in afwachting van de procedure Chipshol versus Schiphol.**
- **De vraag was ‘Op welke wijze hebben het ministerie van Verkeer en Waterstaat en Schiphol gecommuniceerd over het betalen van een eventuele schadevergoeding als gevolg van het bouwverbod?’. Het Antwoord: ‘Hierover is gecorrespondeerd’. Is dat een antwoord? Er ligt een dagvaarding daarover behoort de Kamer toch geïnformeerd te worden?**

16. Kunt u verklaren waarom een gebiedsontwikkelaar zoveel tegenwerking ontmoet? Wat vindt u van de stelling dat het hier gaat om de bescherming van een monopoliepositie die gedomineerd wordt door Schiphol, en dan in het bijzonder de onroerend goedbelangen van SADC en Schiphol Real Estate?

Om te beginnen is de vraag of er sprake is van tegenwerking. Van mijn kant is slechts getoetst aan het vigerende en voorbereide beleid met betrekking tot beperkingen aan de bouwhoogte, teneinde belemmering van het gebruik van de luchthaven te voorkomen. Die toetsing richt zich niet tot een specifieke persoon of instantie, maar geldt in het algemeen. De stelling kan ik dan ook niet van toepassing verklaren op mijn handelen.

Reactie AD:

- **Hier zien wij de formele werkelijkheid, de feitenreconstructie licht een tipje van de sluier op van de informele werkelijkheid. Onafhankelijk onderzoek zou de hele werkelijkheid kunnen achterhalen.**

17. Op woensdag 15 juni heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State de gemeente Haarlemmermeer in het gelijk gesteld met betrekking tot het weigeren van een bouwvergunning op het Groenenbergerterrein. Welke gevolgen heeft deze uitspraak voor de schadeprocedure die Chipshol heeft aangespannen tegen Schiphol en het ministerie van Verkeer en Waterstaat?

De procedure tussen Chipshol en Schiphol staat los van deze uitspraak. Chipshol heeft een vordering ingesteld bij de civiele rechter tegen Luchthaven Schiphol in verband met schadevergoeding ten gevolge van het opgelegde bouwverbod. Laatstgenoemde procedure houdt geen verband met de weigering van de bouwvergunning die door Chipshol op 12 september 2002 is aangevraagd.

Reactie AD:

- **Geen commentaar**

18. Op woensdag 15 juni heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State de gemeente Haarlemmermeer in het gelijk gesteld met betrekking tot het weigeren van een bouwvergunning op het

Groenenbergerterrein. Hoe verhoudt deze uitspraak zich met de eerder door de Raad gedane uitspraak (12 januari 2005) waarbij de rechter heeft bepaald dat Schiphol alle als gevolg van het bouwverbod door Chipshol geleden schade moet vergoeden?

Zie het antwoord op vraag 17. Er zijn bij het ministerie geen gespreksverslagen gemaakt.

Reactie AD:

- **Niemand vroeg of er gespreksverslagen zijn gemaakt maar nu ongevraagd blijkt dat zij niet gemaakt zijn is het interessant om te weten welke gesprekken zijn gevoerd en waarom er geen gespreksverslagen zijn gemaakt, zijn er wel interne aantekeningen in de dossiers opgenomen? Het gaat immers om een zeer verstrekkend besluit met zeer omvangrijke financiële consequenties.**

19. Op 12 januari 2005 heeft de rechter bepaald dat Schiphol op grond van de Luchtvaartwet een schadevergoeding aan Chipshol moet betalen. De hoogte van dit bedrag zou worden vastgesteld door een arbitragecommissie (Parool, 13 januari 2005). Is dit bedrag inmiddels bekend?

Mij is bekend dat de rechtbank enkele deskundigen heeft benoemd om zich te laten informeren over de financiële aspecten van deze zaak. Er is dus geen arbitragecommissie. Ik heb begrepen dat de deskundigen in september met een rapport komen.

Reactie AD:

Dit lijkt inmiddels januari 2006 te worden

20. Is het waar dat de Staat zich volledig garant heeft gesteld voor eventuele claims betreffende bestemmingsplannen rondom Schiphol jegens de gemeente Haarlemmermeer (Parool, 13 januari 2005)? Zo ja, waaruit worden deze mogelijke claims betaald? Zo nee, welke afspraken zijn concreet gemaakt tussen de Staat en de gemeente Haarlemmermeer?

De garantstelling (vrijwaring) betref alleen het voorbereidingsbesluit. De precieze inhoud ervan is opgenomen in de brief van 18 november 2002 aan de gemeente Haarlemmermeer waarover u beschikt. De vrijwaring had overigens alleen betrekking op het nemen van het voorbereidingsbesluit en alle daaruit voortvloeiende eventuele schadevergoedingen jegens derden. Het voorbereidingsbesluit is inmiddels door de gemeente ingetrokken.

Reactie AD:

Geen commentaar

21. Zijn er in november 2002 contacten geweest tussen het ministerie en de gemeente Haarlemmermeer over het destijds te nemen voorbereidingsbesluit? Zo ja, kunt u de verslaglegging van al deze contacten de Kamer doen toekomen?

Zie hiervoor het antwoord op vraag 7. Er zijn door het ministerie geen gespreksverslagen gemaakt.

Reactie AD:

- **Waarom zijn er geen gespreksverslagen gemaakt? Ook niet van de gesprekken met Bussink? Het gaat hier toch om een zeer verstrekkend voorstel met zeer omvangrijke financiële consequenties. Zijn er wel interne aantekeningen in de dossiers opgenomen van deze gesprekken?**

22. Kunt u aangeven wat de redenen waren voor het opleggen van een bouwverbod voor Schiphol in januari 2003? Op wiens verzoek kwam dit verzoek en waarom?

Zie het antwoord op vraag 13.

Reactie AD:

Geen commentaar

23. Is er na oplegging van het bouwverbod overleg geweest met Chipshol over een schadevergoeding?

Er is geen overleg geweest over een schadevergoeding.

Reactie AD:

Ook hier een strikt formeel antwoord. De staatssecretaris is echter ook verantwoordelijk voor de luchthaven Schiphol en voor de nakoming van de Luchtvaartwet Schiphol had conform artikel 50 van de Luchtvaartwet aan Chipshol een schadevergoeding moeten aanbieden. Dat heeft zij nagelaten. Er is wel sprake van een intensieve correspondentie en informele gesprekken tussen de Staatssecretaris en Schiphol en vice versa over wie de schadevergoeding moet betalen. Is het werkelijk zo dat beide niet geïnteresseerd zijn in de schade die een derde ondervindt en is nakoming van de wet in deze niet normaal?

24. Op welke informatie heeft u zich gebaseerd bij het opleggen van het bouwverbod? Is hierbij ook een onderzoek van het NLR betrokken waaruit zou blijken dat er niet of nauwelijks aantasting van de luchtverkeersveiligheid zal zijn?

Het bouwverbod is opgelegd op 19 februari 2003. Op dat moment was er alleen het onderzoek van de LVNL ten aanzien van een aanvraag voor een bouwvergunning van 22 november 2002. De conclusie van dit onderzoek luidde dat er sprake was van ernstige verstoring van het ILS systeem van de Aalsmeerbaan. Het Nationaal Lucht- en Ruimtevaart Laboratorium en Aviation Technology Nederland heeft pas eind 2004 en begin 2005 onderzoek gedaan, waarbij overigens ook gegevens zijn betrokken die dateren van na het opleggen van het bouwverbod, waaronder tekeningen die dateren van maart 2003. Bij het opleggen van het bouwverbod in februari 2003 kon niet over de uitkomst van dat onderzoek worden beschikt. Zie overigens het antwoord op vraag 13

Reactie AD:

Onjuiste voorstelling van zaken.

25. Hoe komt het dat de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer en provincie Noord-Holland participeren in de Schiphol Area Development Company?
Op wat voor manier is belangenverstrengeling te voorkomen?

Er zijn geen bijzondere regels voor de omgeving van Schiphol voor participatie in vastgoed. Het is de eigen verantwoordelijkheid van provincie en gemeenten om daarbij eventuele belangenverstrengeling te voorkomen.

Reactie AD:

De SADC blijkt lid te zijn van de toetsingscommissie die alle bouwplannen voor de luchthaven en omgeving beoordeelt. Het is dezelfde commissie waar de LVNL in zit en vanuit welke rol zij mee adviseert over de bouwplannen. Het is toch merkwaardig dat de vastgoedmaatschappij van

Schiphol, Amsterdam, Haarlemmermeer en Noord Holland de bouwplannen van concurrenten beoordeelt. Dat draagt niet bij tot een objectieve beoordeling van bouwaanvragen en kan dan ook niet anders worden aangemerkt als een verstrengeling van belangen? Het is ook een verantwoordelijkheid van de Rijksoverheid als grootaandeelhouder van Schiphol.

Slot - Voorzet voor een analyse en een onderzoeksoopdracht.

De feitenreconstructie geeft de indruk van een schimmenspel, waarbij het slechts gissen is naar de ware motieven van de hoofdrolspelers.

Op grond het feitenrelaas en de beantwoording van de schriftelijke vragen doemen een aantal kernvragen op:

1. **Rolverwarring:** De hele casus van het Groenenbergterrein laat op tal van plaatsen een enorme rolverwarring zien van spelers die publieke taken en verantwoordelijkheden vervullen.

Wij nemen er een paar door:

- a. Waarom was het vooral de SRE, het projectontwikkelingsbedrijf van Schiphol, die zich met bezwaren van allerlei aard keert tegen bebouwing van het Groenenbergterrein? Wat zegt het dat de SRE, nadat zij zich heeft gemengd in de talrijke wettelijke procedures (bestemmingswijziging, bezwaarschriften procedures ect.), als niet ontvankelijk wordt verklaard omdat zij met de argumenten die zij gebruikt geen belanghebbende in deze kwestie is? Lopen binnen de Luchthaven de rollen van publiek belang en onroerend goed belang niet heel erg door elkaar?
 - b. Diezelfde vraag duikt ook op als het gaat over de LVNL. Vanuit welke rolopvatting, of wettelijke taak, ziet de LVNL zich genoodzaakt, om op te treden als speekbuis van de Luchtvaartsector?
 - c. Waarom beperkt de LVNL zich niet tot het houden van onderzoek, de feiten die daaruit voortvloeien en een strikte advisering vanuit haar specifieke verantwoordelijkheid? Worden hier niet verschillende rollen door elkaar heen gehaald?
 - d. De toetsingscommissie beoordeelt alle bouwplannen voor de luchthaven en omgeving. Het is dezelfde commissie waar de LVNL in zit en vanuit welke rol zij mee adviseert over de bouwplannen. Ook de SDAC blijkt officieel lid te zijn van deze 'toetsingscommissie'. Is het normaal dat de vastgoedmaatschappij van Schiphol, Amsterdam, Haarlemmermeer en Noord Holland de bouwplannen van concurrenten beoordeelt. Draagt dat bij tot een objectieve beoordeling van bouwaanvragen of moet dit niet eerder worden aangemerkt als een verstrengeling van belangen?
2. **Kwaliteit van het onderzoek:** Wat is nu eigenlijk het werkelijke onderzoek geweest dat de LVNL heeft verricht naar de eerste bouwaanvraag van september 2002? Waar is dit rapport? Waar is de beoordeling van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat? Waar is het ambtelijk advies van het ministerie van Verkeer en Waterstaat aan de staatssecretaris? Diezelfde vragen dringen zich op voor de bouwaanvraag van 22 november 2002?
 - a. Heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat het 'onderzoek' van de LVNL door een derde laten doorlichten op zorgvuldigheid en juistheid van de informatie?

- b. Zijn er naast de brief van de LVNL nog andere zwaarwegende onderzoeken gedaan, dan wel adviezen geweest waardoor de Staatssecretaris zich gedwongen voelde om bestuurlijk te handelen in de richting van de gemeente Haarlemmermeer en later door het instellen van een bouwverbod overeenkomstig de Luchtvaartwet?
 - c. Hoe verhoudt dit tot de Algemene Wet Bestuursrecht:
 - i. *Artikel 3:2 Bij de voorbereiding van een besluit vergaart het bestuursorgaan de nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen.*
3. **Algemene of specifieke actie:** het gaat om een algemene actie is de opvatting van de staatssecretaris. Maar wij zien in de feitenreconstructie dat achter de brief van 18 november 2002, die het algemene karakter van het voorbereidingsbesluit benadrukt, een specifieke actie schuilgaat, die is gericht op het tegenhouden van één enkel bouwplan op het Groenenbergterrein. Illustratief is de brief van Cerfontaine, 8 april 2003: “Omdat adequate overheidsmaatregelen niettemin uitbleven heeft de luchthaven het voortouw genomen en heeft de gemeente dringend verzocht een voorbereidingsbesluit (ex art. 21 WRO) voor het Groenenbergterrein te treffen”.
Waarom houdt men dan toch vol dat het hier gaat om een algemene maatregel?
- a. Waarom stelde het Ministerie van V&W, indien zij overtuigd was van de schadelijkheid van het bouwplan voor de Luchthaven, niet onmiddellijk, daartoe uitgenodigd door de Gemeente Haarlemmermeer, een bouwverbod in?
 - b. Waarom wist de enige benadeelde van dit voorbereidingsbesluit, Chipshol, slechts van het bestaan van dit voorbereidingsbesluit af doordat hij bij toeval een krantenadvertentie conform *AWB 3.12.1* onder ogen kreeg? Werd hier niet met opzet en/of ten onrechte *Artikel 3:13 AWB* genegeerd door het besluit in een generiek besluit te gieten en niet specifiek?
 - i. *Artikel 3:13 AWB: “Indien het besluit tot een of meer belanghebbenden zal zijn gericht, zendt het bestuursorgaan voorafgaand aan de terinzagelegging het ontwerp toe aan hen, onder wie begrepen de aanvrager.*
4. **(On)eigenlijk gebruik van wet- en regelgeving:** De staatssecretaris rechtvaardigt haar handelen met het LIB. Daarin zou de legitimatie liggen om een goedgekeurd bestemmingsplan en vergunning voor een bouwplan buitenwerking te stellen. De rechtbank te Haarlem bestrijdt deze opvatting in haar vonnis waar Schiphol als schadeplichtig wordt aangemerkt:
- a. *“Indien dit bouwverbod achterwege was gebleven, had het bepaalde in het LIB niet kunnen leiden tot een verbod tot het oprichten van de bebouwing – mits waar nodig aangevangen binnen zes maanden na 20 februari 2003 – waartoe op 11 februari 2003 vergunning was verleend. Het LIB bevat, in tegendeel, een bepaling (art. 2.2.1. lid 5) die deze bebouwing met zoveel woorden toestaat.” (...) “Met betrekking tot de bouwvergunningen die op 6 mei 2003 zijn verleend wordt overwogen dat, indien al op grond van het bepaalde in het LIB en/of de Wet Luchtvaart die vergunningen geweigerd hadden kunnen worden er van deze mogelijkheid kennelijk geen gebruik is gemaakt, nu die vergunningen wel zijn verleend. Zonder bouwverbod zou dus*

*ook de bebouwing kunnen worden opgericht die op 6 mei 2003 onder de werking van het LIB was vergund.”*³⁴ Spreekt de rechtbank hier onzin?

5. **Relatie Schiphol – Overheid:** Wij zien in deze casus op tal van plaatsen dat de Luchthaven Schiphol weinig respect betoont voor een beslissing die tot in hoogste instantie (Raad van State) is goedgekeurd. Maar dat respect is er eigenlijk voor niemand die bij het bestuur betrokken is. Kenmerkend is de toon van de brief van de CEO van Schiphol aan de Staatssecretaris van 8 april 2003. Deze brief laat aan duidelijkheid niets te wensen over: *‘tekortschieten van zowel lagere als een centrale overheid’, ‘omdat adequate overheidsmaatregelen niettemin (zijn) uit gebleven’* en is hij van mening is dat de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat *‘apert in strijd met redelijkheid en billijkheid maar tevens met de voor het bestuurrecht fundamentele beginselen van behoorlijk bestuur’* handelt.
 - a. Het gaat hier allemaal over de ‘desastreuze effecten’ van de bebouwing van het Groenenbergterrein. Het rechtvaardigt blijkbaar de hoogste inzet. Hoe zorgvuldig is nu zo’n stellingname tot stand gekomen?
 - b. Dat schrijnt des meer omdat na contra-expertise niets overeind blijft van het onderzoek van de LVNL en diezelfde Cerfontaine nu heel nederig, via zijn advocaat, op 26 oktober 2005 aan die diezelfde staatssecretaris een verzoek doet om het bouwverbod in te trekken. Hij gaat daarin heel ver: *‘indien de oprichting van dergelijke bebouwing mogelijk is, bestaat er, vanuit een oogpunt van duurzaam ruimtegebruik, alle aanleiding dergelijke bebouwing in de directe omgeving van de Aalsmeerbaan mogelijk te maken.’*
6. **Schade maken, schade beperken I:** De staatssecretaris geeft aan *‘dat een bouwverbod tot 20 februari 2003 opgelegd kon worden’* en er daarom *‘geen tijd was in de procedure om ook de adviescommissie of deskundigen te raadplegen’*. Dat kan. Maar waarom dan niet direct na het bouwverbod wel die deskundigen een opdracht gegeven dan wel een commissie ex art. 38 geïnstalleerd? Waarom ruim een jaar wachten met de installatie van deze commissie? Een dergelijk onderzoek had de schade die Schiphol nu, conform de Luchtvaartwet (art. 50) moet betalen, voorkomen en er had allang gebouwd kunnen zijn op het Groenenbergterrein. Is hier niet sprake van onachtzaamheid, arrogantie van de macht dan wel onverschilligheid?
7. **Schade maken, schade beperken II:** Over de schadevergoeding waartoe Schiphol veroordeelt is, is veel te doen geweest tussen de staatssecretaris en Schiphol. *‘Er kunnen geen verwachtingen zijn gewekt’* is de opvatting van de staatssecretaris. De feitenreconstructie laat zien dat de heer Cerfontaine daar heel anders over denkt. (8 april 2003) en dat er een heus conflict was over de vrijwaringprocedure. Zijn er dan toch verwachtingen gewekt en door wie dan? Of dacht Schiphol op kosten van de Staat een bouwverbod te kunnen doorvoeren? Of, nog anders gezegd, wanneer bekend was geweest bij Schiphol dat zij ook de partij was die het geld voor een schadevergoeding op tafel zou moeten leggen, was de bebouwing van het Groenenbergterrein dan nog steeds een ‘werkelijk probleem’ geweest? Is dit alles eigenlijk niet een hele dure vergissing van het management van Schiphol geweest? En zo ja, blijft dat dan zonder consequenties?

³⁴ Zaaknummer/rolnummer 958 66 / HAZA 03-1163. Vonnis rechtbank te Haarlem, datum 12 januari 2005

8. Schade maken, Schade beperken III:

Op de valreep van het opstellen van deze nota doet zich nog een opmerkelijk feit voor. De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat schrijft de Tweede Kamer op 18 november 2005. *Het ministerie van Verkeer en Waterstaat staat buiten de verschillende rechtsgedingen rond schadevergoedingen die nog aanhangig zijn. Wat betreft de procedure in verband met de door Schiphol gevraagde vrijwaring door het ministerie van Verkeer en Waterstaat voor te betalen schade, heb ik u eerder ingelicht.*

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat staat buiten de verschillende rechtsgedingen schrijft de staatssecretaris. In antwoord op vraag 15 beperkt zij haar antwoord tot d'*Hierover is gecorrespondeerd*'. Naar nu blijkt heeft Schiphol al op 15 januari 2004 bij de Rechtbank van Haarlem de Staat der Nederlanden 'tot vrijwaring gedagvaard'. Dat wil zeggen dat Schiphol de Staat volledig aansprakelijk stelt voor de eventuele schade die zij zal moeten gaan betalen als gevolg van de eerdere uitspraak van de rechtbank Haarlem waarin zij is veroordeeld tot het betalen van alle schade aan Schiphol. De zeer uitgebreide dagvaardiging is onthullend. Maar liefst 20 producties zijn als bijlagen toegevoegd en Schiphol wil tevens over kunnen gaan tot het horen van getuigen. Schiphol houdt de Staat volledig verantwoordelijk voor alles wat er gebeurd is: *'toen het de Staat niet lukte voor tijdige inwerkingtreding zorg te dragen (bedoeld wordt het LIB. AD), besloot de Staat om bouwontwikkelingen rond de luchthaven Schiphol, zoals die van Chip(s)holl, langs andere weg tegen te gaan'*.

9. Reactie van de Afdeling Voorlichting van Verkeer en Waterstaat aan het Algemeen Dagblad op 21 november 2005: *'De staatssecretaris heeft dit niet aan de Tweede Kamer gemeld omdat nog niet duidelijk is of er in deze zaak iets aan de hand is en zo ja wat. De zaak ligt nu in de ruststand. Later, als duidelijk is hoe de zaak in elkaar zit, zal het ministerie de Tweede Kamer informeren''*

10. Schade betalen?

De begroting van Verkeer en Waterstaat lijkt er op te anticiperen dat zij het proces met Schiphol gaat verliezen. Uit de begroting is af te leiden dat het Ministerie van V&W met aanzienlijke schadebetalingen rekening houdt.

In de begroting 2002 is nog geen afzonderlijk budget opgenomen voor planschades. M.i.v. de begroting 2003 is er een afzonderlijk artikelonderdeel in de begroting terug te vinden waarop schadekosten worden gereserveerd. In onderstaande tabel staan de bedragen plus de vindplaatsen in iedere begroting. In de jaren is de benaming wel veranderd. In begroting 2003 en 2004 heet het budget "schades"; vanaf 2003 heet het "behandeling en uitbetaling schadeclaims Schiphol". Met ingang van de begroting 2006 is er ook een budget opgenomen "behandeling en uitbetaling schadeclaims regionale luchthavens (€ 2,4 mln. in 2006; zie p. 98).

Wat opvalt in de cijfers is dat:

- er ieder jaar veel meer geraamd wordt dan daadwerkelijk wordt uitgegeven (zo werd in de begroting 2004 nog verwacht dat in 2004 € 10, 230 mln. uitgegeven zou worden. In de begroting 2006 blijkt dat er in 2004 slechts € 2,263 mln. is uitgegeven

- daar staat tegenover dat voor de toekomst met steeds grotere schadebedragen rekening gehouden wordt: aanvankelijk zo'n € 10 mln. per jaar (begroting 2003 en 2004) ; inmiddels met bedragen van zo'n € 14 mln. per jaar en zelfs met € 17,4 mln. in 2010. Er is voor de periode 2006 t/m 2010 nu bijna € 70 mln. voor schades Schiphol geraamd.

	pagina	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
begr 2002										
begr 2003	192			€ 10.23 0	€ 10.23 0	€ 10.23 0	€ 10.23 0			
begr 2004	195	€ 717	€ 0	€ 10.23 0	€ 10.23 0	€ 10.23 0	€ 10.23 0	€ 10.23 0		
begr 2005	197		€ 1.343	€ 4.497	€ 6.354	€ 8.778	€ 9.625	€ 13.97 7	€ 14.87 1	
begr 2006	98			€ 2.263	€ 4.088	€ 8.601	€ 14.62 5	€ 13.97 7	€ 14.87 1	€ 17.42 2

Slot

Hoewel de ware gang van zaken nog schuil gaat achter tal van onduidelijkheden lijkt één conclusie nu al te trekken: er is hier sprake van een buitengewoon treurige en betreurenswaardige geschiedenis. Gelet op het feit dat er sprake is van een langdurig voortslpend conflict, dat dit conflict alle partijen al immens veel geld heeft gekost aan advocaten, er nog steeds sprake is van een zeer omvangrijke schadeclaim, het feitenonderzoek in ieder geval vraagtekens zet bij de integriteit van het handelen van verschillende overheden is een nader onderzoek de meest effectieve weg om bovenstaande vragen te voorzien van een antwoord.

Om een antwoord op alle openstaande vragen te kunnen vinden is het noodzakelijk om de achterliggende motieven te achterhalen. Dat vraagt om een nader onderzoek dat verder gaat dan deze feitenreconstructie. Voor een werkelijke beantwoording van de vragen dienen meerder archieven te worden ontsloten en etrokkenen te worden gehoord. Hiertoe is het noodzakelijk dat de Tweede Kamer zelf een onderzoek instelt, of dat er in haar opdracht een onderzoek door een onafhankelijke derde wordt verricht.

Aan zo'n onderzoek zouden minstens drie hypothesen ten grondslag kunnen liggen: de Veiligheidshypothese; de Speculatiehypothese en de Monopoliehypothese.

Hypothese 1: de Veiligheidshypothese

Dit is de hypothese die de Staatssecretaris in haar beantwoording van Kamervragen lijkt te willen bevestigen. De Luchthaven Schiphol, met in het verlengde daarvan de LVNL en het Ministerie van Verkeer & Waterstaat, zagen in de ontwikkeling van het Groenenbergterrein, naar wat destijds bekend was, een reële – technische - bedreiging voor de veiligheid van de luchthaven i.c. een ernstige beperking van het gebruik van de Aalsmeerbaan. Alle handelingen waren gericht op bescherming van het algemeen belang van een goed functionerende luchthaven.

Te beantwoorden vraag: als hypothese 1 klopt, hebben de betrokken partijen zich, in hun streven deze bedreiging het hoofd te bieden, binnen de kaders van de wet³⁵ bewogen, en heeft de staatssecretaris daarbij zorgvuldig gehandeld?

Hypothese 2: De Speculatiehypothese

Het handelen van projectontwikkelaar Chipshol is gebaseerd op het streven naar winstmaximalisatie. Door handig gebruik te maken van een juridische schemertoestand tijdens de overgang van de Luchtvaartwet naar de Wet Luchtvaart wist hij zich in een positie te manoeuvreren waarin hij een zo groot mogelijke schadeloosstelling in de wacht zou kunnen slepen.

³⁵ Daarbij is relevant: Artikel 3:9 AWB: Indien een besluit berust op een onderzoek naar feiten en gedragingen dat door een adviseur is verricht, dient het bestuursorgaan zich ervan te vergewissen dat dit onderzoek op zorgvuldige wijze heeft plaatsgevonden; Artikel 3:3 AWB: Het bestuursorgaan gebruikt de bevoegdheid tot het nemen van een besluit niet voor een ander doel dan waarvoor die bevoegdheid is verleend.

Te beantwoorden vraag: als hypothese 2 klopt, zijn er twee vragen aan de orde: 1) heeft de betrokken partij zich binnen de kaders van de wet bewogen, en 2) heeft de staatssecretaris adequaat gehandeld?

Hypothese 3: De Monopoliehypothese

Schiphol voelt zich monopolist op en rond de luchthaven. Tegenspraak is binnen deze cultuur niet vanzelfsprekend, zelfs ongewenst. Chipshol en in het bijzonder de heer Poot sr is een onafhankelijke actor die stelselmatig het eigen toekomstbeeld van de Luchthaven ter discussie stelt. Chipshol wordt daardoor meer en meer als een hinderfactor gezien voor de uitvoering van het door Schiphol voorgestane beleid. Chipshol is met zijn 600 ha grondbezit tevens een reële bedreiging voor de vastgoedambities van de luchthaven. Rond het Groenenbergterrein komen de irritaties over de persoon Poot en de concurrentiepositie van Chipshol tezamen. Voor Schiphol wordt het Groenenbergterrein het strijdperk om deze luis in de pels de voet dwars te zetten. 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.

Te beantwoorden vraag: als hypothese 3 klopt: laten overheden zich gebruiken door Schiphol om niet luchtvaartgebonden bedrijfsdoelen te behartigen?

Bijlage I: Afschrift van eerder aan de Tweede kamer verzonden verzoek tot het houden van een onafhankelijk onderzoek inzake het Groenenbergterrein

Adri Duivesteijn

Lid van de Tweede Kamer van de PvdA

Aan de leden van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 10 juni 2005

Betreft: Verzoek tot het, in opdracht van de Tweede Kamer, houden van een onafhankelijk onderzoek naar de gedragingen en handelswijze van het openbaar bestuur, te weten de rijksoverheid, de provincie Noord-Holland, de gemeente Haarlemmermeer alsook de NV Luchthaven Schiphol inzake een bouwaanvraag van Chip(s)hol III B.V. voor het Groenenberg-terrein.

Geachte Leden,

Er doet zich een aantal opmerkelijke feiten voor:

- Op 5 september 2001 heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State het besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van 10 oktober 2000 vernietigd waarbij zij de goedkeuring hebben onthouden aan een bedrijfsbestemming voor het Groenenberg-terrein in de Haarlemmermeer.
- Op 4 september 2002 heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State het besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van 12 februari 2002 vernietigd waarbij zij voor de tweede maal, zij het nu gedeeltelijk, de goedkeuring hebben onthouden aan de bedrijfsbestemming voor het Groenenberg-terrein.
- Op 21 januari 2004 heeft de rechtbank te Haarlem de provincie Noord-Holland veroordeeld tot vertragingschade waardoor Chip(s)hol III B.V. (verder: Chipshol) werd gedupeerd (ca. 14 miljoen).
- Op 29 december 2004 heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State in hoger beroep aannemelijk geacht dat Chipshol schade heeft geleden door een door de gemeente Haarlemmermeer genomen voorbereidingsbesluit.
- Op 12 januari 2005 heeft de rechtbank te Haarlem de luchthaven Schiphol veroordeeld tot vergoeding van de schade tengevolge het bouwverbod van 19 februari 2003. Deze schade wordt door Chipshol begroot op 97,2 miljoen euro.
- Tot slot, voor zover mij bekend, hebben de door de rechtbank aangewezen deskundigen, het Nationaal Lucht- en Ruimtevaart Laboratorium en Aviation Technology Nederland, recentelijk geconcludeerd dat het ingediende bouwplan voor het Groenenberg-terrein niet tot zeer ernstige beperkingen in het gebruik van de Aalsmeerbaai zal leiden. Slechts een klein deel van het plan, te weten geparkeerde vrachtwagens, veroorzaken een verstoring van het glijpad signaal.

Het betreft hier een vijftal uitspraken van de rechtbank en de Raad van State over de gedragingen en handelwijze van het openbaar bestuur, te weten de rijksoverheid (in het bijzonder het Ministerie van Verkeer en Waterstaat), de provincie Noord-Holland en de gemeente Haarlemmermeer, als ook de luchthaven Schiphol, en een rapport van door de rechtbank aangewezen deskundigen. Telkens worden de overheid en Schiphol in het ongelijk gesteld, en is er fundamenteel een zeer problematische situatie.

Voor de raad van de gemeente Haarlemmermeer vormden genoemde uitspraken aanleiding om op 13 januari 2005 in meerderheid haar spijt uit te spreken over het in 2002 genomen voorbereidingsbesluit. Zij betreurt in deze kwestie dat zij op basis van de toen bekende informatie verkeerd heeft besloten.

De PvdA-fractie is van mening dat het ontstaan van de schadevergoedingsverplichting - door Chipshol geraamd op bijna 100 miljoen euro -, en een aantal feiten aanleiding geven tot het houden van een onafhankelijk onderzoek naar de oorzaken en achtergronden van het ontstaan van de genoemde schadevergoedingsverplichting. De bijlage van deze brief bevat een feitenreconstructie.

Hoe heeft deze schade kunnen ontstaan? Wie draagt hiervoor verantwoordelijkheid: rijk, provincie, gemeente, luchthaven Schiphol? Waarom ontmoet een gebiedsontwikkelaar die zegt hoogwaardige bedrijfsparken te willen realiseren waarbij het strenge eisen stelt aan bereikbaarheid, openbaar vervoer, milieu, landschapsinrichting en architectuur zoveel tegenwerking? Of gaat het hier om een ontwikkelaar die met zijn strategische grondaankopen de meer wenselijke ontwikkelingen van Schiphol en omgeving heeft gefrustreerd? Hoe is in dit verband de relatie tussen Schiphol en de heer Poot Sr., directeur van Chipshol, beïnvloed door bijvoorbeeld een paginagrootte advertentie in de Volkskrant in 1995 waarin hij zich uitsprak tegen de vijfde baan?

Hebben we hier te maken met een handelen van het openbaar bestuur in nauw overleg met de luchthaven Schiphol waarmee het algemeen belang is gediend? Of gaat het hier om de bescherming van een monopoliepositie die gedomineerd wordt Schiphol, en dan in het bijzonder de onroerend goed belangen van SADC en Schiphol Real Estate? Is er, zoals door Chipshol wordt gezegd, 'sprake van samenspanning van rijk, gemeente, provincie en de luchthaven versus de gebiedsontwikkelaar'?

Naar de opvatting van de PvdA dient dit conflict – of moeten wij hier spreken van een vete - onderzocht te worden. Hetzelfde geldt voor de vraag wie er opdraait voor de schade. Duidelijk is dat de gedragingen van het openbaar bestuur en de luchthaven Schiphol tot het hoogst bevoegde gezag is veroordeeld, en dat het gaat om een buitengewoon substantiële schade. Wie draagt hiervoor de politieke verantwoordelijkheid? Is dat de gemeente Haarlemmermeer of de Staatssecretaris van Verkeer en waterstaat?

Tevens is de vraag aan de orde welke lessen voor de toekomst hieruit getrokken moeten worden. Zoals door mij tijdens het debat over privatisering van Schiphol twee weken geleden is ingebracht, kent Schiphol een weinig transparante ruimtelijke ontwikkeling. Wanneer het gaat om het lange termijn beleid hebben slechts weinige zicht op de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling. De groei lijkt zich al decennia te voltrekken als een natuurverschijnsel waarbij de politiek al jaren achter de feiten aan lijkt te lopen. Schiphol kent een steeds meer autonome ontwikkeling die, net als veel andere internationale luchthavens, steeds meer stedelijke functies herbergt die niet direct aan vliegen zijn gerelateerd, zoals winkelcentra,

parkeergarages en de ontwikkeling van onroerend goed. Het lijkt erop dat de luchthaven in de ontwikkeling derden niet verdraagt. De PvdA-fractie acht het in het belang van goed openbaar bestuur noodzakelijk dat de stedenbouwkundige ontwikkeling van Schiphol binnen de Randstad in een meer transparant en democratisch proces terecht gaat komen.

De PvdA-fractie wil dan ook dat de Tweede Kamer op basis van de casus Groenenberg-terrein een onafhankelijk onderzoek laat doen, door een nader aan te wijzen persoon dan wel bureau/instelling, naar de handelswijze en gedragingen van de betrokken overheden en de NV Luchthaven Schiphol wat betreft de vastgoedontwikkelingen. Dienen de handelingen van de overheid het algemeen belang? Welke positie en rol neemt Schiphol in deze in? Worden ondernemers rond de luchthaven Schiphol door de overheid en/of Schiphol onrechtmatig gefrustreerd in hun handelen? Op basis van de uitkomsten van dit onderzoek zal kunnen worden bepaald hoe in deze door de Tweede Kamer, verder moet en kan worden gehandeld.

Met vriendelijke groet,

w.g. Adri Duivesteijn

BIJLAGE bij brief van 10 juli 2005

Feitenreconstructie bouwaanvraag Groenenberg-terrein

- Op 12 september 2002 heeft Chipshol bij de gemeente Haarlemmermeer een bouwaanvraag ingediend voor de bouw en realisatie van fase I van het bedrijventerrein bekend onder de naam het Groenenberg-terrein. De bouwaanvraag heeft betrekking op bedrijfsgebouwen en kantoorruimten, in totaal meer dan 50.000 m2 bruto vloeroppervlakte. Chipshol is zelf eigenaar van de dertig hectare grond waarop de ontwikkeling is beoogd.
- Op 18 november 2002 stuurt de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat het college van de gemeente Haarlemmermeer een verzoek om een voorbereidingsbesluit te nemen ‘voor delen van haar grondgebied’ (brief kenmerk: DGL/02.422537). In de brief motiveert zij dit door aan te geven dat het Luchthavenindelingsbesluit Schiphol op 20 februari 2003 van kracht zal worden. De staatssecretaris uit de zorg ‘dat er in de daaraan voorafgaande periode ontwikkelingen kunnen optreden die niet in lijn zijn met het geformuleerde beleid’. In haar brief wordt niet concreet verwezen naar de bouwaanvraag van Chipshol.³⁶ De staatssecretaris vrijwaart in haar brief namens de Staat der Nederlanden de gemeente Haarlemmermeer voor eventuele schade welke als gevolg hiervan zou kunnen ontstaan. Daarbij tekent zij overigens aan dat zij de kans op een schadeclaim die wordt toegekend niet hoog inschat.
- Het college van B&W geeft uitvoering aan het verzoek van de staatssecretaris en stuurt een voorstel tot het nemen van een voorbereidingsbesluit naar de gemeenteraad.
- Op donderdag 21 november 2002 vergadert de gemeenteraad in beslotenheid over dit voorstel³⁷. Verschillende leden van de Raad hebben ernstige bezwaren en twijfels over het voorstel in het bijzonder omdat één partij hiervan schade zal ondervinden. Tevens zijn leden van de Raad weinig gerust over de vrijwaring waar het gaat om mogelijke schadeclaims.
 - Raadslid Ottens: ‘Is het gebied dat in de bijlage wordt aangewezen, het gebied waarop het voorbereidingsbesluit betrekking heeft, niet te a-specifiek? Het besluit geldt voor de gehele gemeente, met uitzondering van een aantal witte gedeelten en de belanghebbenden die daar een rol spelen zijn met de neus aan te wijzen, namelijk de

³⁶ Toch lijkt het erop dat ze wel degelijk bovengenoemde bouwaanvraag op het oog had. Dit blijkt naar aanleiding van vragen van het raadslid Otten aan wethouder Schoenmaker (januari 2003).

³⁷ Het Haarlems Dagblad doet een beroep op de WOB, de notulen van die vergadering worden later alsnog openbaar.

Luchthaven Schiphol zelf – de grootste witte vlek -, de gemeente – ik wijs op een aantal witte vlekjes links op de kaart – en Rijkswaterstaat, zie het reepje rechtsonder waar de A4 en de HSL-zuid worden gerealiseerd. Waarom zeg ik dit? Ik zeg dit omdat ons bij een toekomstige toetsing door de rechter de vraag zal worden gesteld waarom wij een aantal specifieke belangen hebben beschermd. Doordat dit besluit zo a-specifiek is worden allen in het grijze gebied gedupeerd, met uitzondering van de gemeente, Rijkswaterstaat en Schiphol, wat formeel een private partij is. Dat is een lastige’.

- Het raadslid Van Velsen-Nelissen: ‘Ik heb het vermoeden dat de staatssecretaris met dit verzoek is gekomen omdat er op dit moment een verschil in belang is tussen Schiphol en een ondernemer. Kunt u in twee zinnen, krachtig en kort, zeggen welk belang de gemeente er bij heeft om nu dit besluit te nemen?’
- De wethouder verwijst naar het algemeen belang waarmee het door de gemeente te nemen besluit gediend is. ‘Voorts moeten wij ons afvragen of wij het belang van AAS, dus niet van Real Estate, het belang van het bedrijf Schiphol, groter achten dan de belangen van derden – wij hebben er één specifiek op het oog en ik denk niet dat er heel veel meer zijn – die geschaad worden door dit besluit drie maanden eerder te nemen. Die afweging moeten wij maken. Het college heeft op grond van het van algemeen belang gemeend dat het rechtvaardig is de raad dit voorstel voor te leggen.’

Aan het eind van de vergadering wordt duidelijk dat het college al heeft besloten over te gaan tot de publicatie van het voorbereidingsbesluit op de volgende dag. Mocht de Raad, onverhoopt, niet akkoord gaan, zal een rectificatie volgen. De raad stemt in met het voorbereidingsbesluit.

- Op vrijdag 22 november 2002 ontvangt Chipshol een weigering op haar bouwaanvraag van september 2002. Volgens Chipshol had gezien de kleine gebreken – een onvolkomenheid in een situatietekening, een kleine maatfout – normaal gesproken hier overleg over plaatsgevonden, zodat herstel van de gebreken is. Ook zegt Chipshol dat tachtig procent van de bouwaanvraag onomstreden was, maar toch stond de gemeente het niet toe om de bouwaanvraag te splitsen, terwijl de losstaande en onafhankelijk van elkaar functionerende gebouwen dat naar hun aard wel toelieten.
- Doordat het gemeentebestuur de bouwaanvraag door middel van een afwijzing heeft afgedaan en er een voorbereidingsbesluit is genomen ontstaat de situatie dat het gebied planologisch beschermd is. Een risico op schadeclaims lijkt te zijn weggenomen door de afwijzing van de bouwaanvraag op formele gronden.
- Op 22 november 2002, de dag waarop Chipshol de weigering van de bouwaanvraag ontvangt, neemt de gebiedsontwikkelaar kennis van het gepubliceerde voorbereidingsbesluit dat pas een dag na publicatie in werking zal treden. De ontwikkelaar dient nog diezelfde dag een aangepast plan in.
- Hierdoor ontstaat opnieuw een bouwrecht op basis van het nog vigerende bestemmingsplan.
- Op 10 januari 2003 verzoekt de heer G.J. Cerfontaine namens de Luchthaven Schiphol de staatssecretaris om Chipshol een bouwverbod op te leggen krachtens artikel 38 van de Luchtvaartwet. Het bouwplan zal namelijk volgens onderzoek van de Luchtverkeersleiding Nederland tot zeer ernstige beperkingen in het gebruik van de Aalsmeerbaan leiden.
- Op 16 januari 2003 maakt de staatssecretaris bekend voornemens te zijn een bouwverbod op grond van artikel 38 van de Luchtvaartwet af te kondigen.
- Op 30 januari 2003 trekt de gemeente het voorbereidingsbesluit in.
- Op 19 februari 2003 besluit de staatssecretaris tot een bouwverbod op basis van de Luchtvaartwet. Zij maakt daarbij geen gebruik van de expliciet in de Luchtvaartwet opgenomen mogelijkheid om deskundigen te raadplegen.
- Chipshol spant vervolgens procedures aan tegen de gemeente Haarlemmermeer in verband met de weigering van de bouwvergunning en het genomen voorbereidingsbesluit, en spreekt Schiphol aan op grond van artikel 50 van de Luchtvaartwet. (Artikel 50 van de Luchtvaartwet bepaalt dat de exploitant van het luchtvaartterrein de schade vergoedt die optreedt doordat een bouwverbod op grond van artikel 38 van de Luchtvaartwet is opgelegd.)

- In de procedure tegen de gemeente stelt de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State op 29 december 2004 Chipshol in het gelijk.
- In de procedure tegen de Luchthaven Schiphol verwerpt de rechtbank op 12 januari 2005 alle verweren van Schiphol en de provincie Noord-Holland die aan de zijde van de Luchthaven optreedt. De rechter oordeelt dat Schiphol alle als gevolg van het bouwverbod door Chipshol geleden schade moet vergoeden. Inzake de omvang van de schade worden deskundigen benoemd. De accountant van Chipshol becijfert in het schaderapport van 5 mei 2003 de schade exclusief wettelijke rente op € 97,2 miljoen.
- Op 13 januari 2005 spreekt de raad van Haarlemmermeer in meerderheid haar spijt uit over het in 2002 genomen besluit. Zij betreurt in deze kwestie op basis van de toen bekende informatie verkeerd te hebben besloten.
- De minister antwoordt (op 17 januari 2005) naar aanleiding van de vragen van kamerlid Duyvendak dat De Luchthaven Schiphol de Staat in vrijwaring heeft geroepen ten aanzien van de Chipshol te betalen schadevergoeding. De Staat beroept zich echter op artikel 50 waarin is bepaald dat de exploitant van het luchtvaartterrein de schade vergoedt doordat een bouwverbod is opgelegd.
- Inzake de omvang van de schade zijn door de rechtbank deskundigen benoemd. Uit het rapport van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaart Laboratorium en Aviation Technology Nederland blijkt dat het ingediende bouwplan **niet** tot zeer ernstige beperkingen in het gebruik van de Aalsmeerbaan zal leiden. Slechts een klein deel van het plan, te weten geparkeerde vrachtwagens, zullen een verstoring van het glijpad signaal veroorzaken.