

Vergaderjaar 2005–2006

26 959

Toekomst van de nationale luchthaven

Nr. 109

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 4 januari 2006

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 29 november 2005 overleg gevoerd met staatssecretaris Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Verkeer en Waterstaat over de gang van zaken rondom het Groenenbergterrein.

Hierbij zijn aan de orde:

- **de brief van de staatssecretaris van VW, d.d. 1 september 2005 inzake uitstel beantwoording Kamervragen over het Groenenbergterrein (VW-05-648);**
- **de brief van de staatssecretaris van VW, d.d. 12 september 2005, houdende antwoorden op vragen over het Luchthavenindielingsbesluit Schiphol en het Groenenbergterrein (26 959, nr. 104).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

¹ Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Atsma (CDA), voorzitter, Van Gent (GroenLinks), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Depla (PvdA), Van As (LPF), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GroenLinks), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), De Krom (VVD), Verdaas (PvdA), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming (VVD), Van Hijum (CDA), Roefs (PvdA), Van der Sande (VVD), Lenards (VVD) en Knops (CDA).
Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Hessels (CDA), Vos (GroenLinks), Smeets (PvdA), Slob (ChristenUnie), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Van Winsen (CDA), Halsema (GroenLinks), Jager (CDA), Vergeer (SP), 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), Aptrout (VVD) en Ten Hoopen (CDA).

Volgens de heer **Duivesteijn** (PvdA) staat dit overleg in het teken van het verkrijgen van inlichtingen. Op basis van de verkregen informatie zal hij de Kamer de vraag voorleggen of een bij voorkeur onafhankelijk onderzoek in opdracht van de Kamer moet plaatsvinden. Hij realiseert zich dat niet allen, gelet op de aard van het dossier, de geestelijke vrijheid kunnen opbrengen om naar de zaak zelf te kijken.

De heer Duivesteijn heeft zich verdiept in het Groenenbergterrein omdat hij het vreemd vindt dat er een claim ligt van 100 mln. Het gaat om gemeenschapsgeld, of dit nu door Schiphol of de Staat betaald wordt. Een dergelijk incident heeft zich ook bij de provincie Noord-Holland voorgedaan die vele miljoenen schade heeft moeten betalen. Hoe is het mogelijk dat dit soort schade ontstaat?

Het is een ogenschijnlijk overzichtelijk conflict. Het gaat om een beperkt terrein waarop een aantal bouwbeperkingen volgens het luchthavenindielingsbesluit (LIB) van toepassing is. Men kan zich voorstellen dat in een goed zakelijk verkeer tussen Schiphol, de eventuele projectontwikkelaar en de Staat een oplossing wordt gezocht. De heer Duivesteijn vindt dat iemand zich moet verantwoorden voor het feit dat er schade is ontstaan en dat kan in dit geval alleen maar de staatssecretaris zijn.

Hij vraagt of de overheid transparant gehandeld heeft. Het riekt naar een verstrengeling van belangen van overheid, overheidsondernemingen en lagere overheden. De commissie voor Verkeer en Waterstaat heeft hierover vragen gesteld, maar de gegeven antwoorden zijn doordrenkt van formalisme. Het ontbreekt aan openheid over wat gaande is. De heer Duivesteijn is bij zijn onderzoek naar deze kwestie gestuit op een aantal zaken die niet kloppen. Hij heeft vragen voorbereid, die hij ook op schrift zal overhandigen.

Wie heeft het initiatief tot het voorbereidingsbesluit van het Groenenbergterrein genomen? Kan een precieze beschrijving van de procesgang van de totstandkoming van het voorbereidingsbesluit voor het Groenenbergterrein worden gegeven? De gemeente Haarlemmermeer zegt dat de staatssecretaris dat heeft gedaan, maar zij zegt dat dit het initiatief van deze gemeente is. Volgens correspondentie van Schiphol heeft Cerfontaine het voortouw genomen. Wie heeft het initiatief genomen en wanneer gebeurde dat? Welke rol speelde de staatssecretaris en welke rol speelde het ministerie van Verkeer en Waterstaat? Welke rol speelde Schiphol en de LVNL (Luchtverkeersleiding Nederland)?

Een andere partner in het conflict is de LVNL. Kan het rapport dat de LVNL heeft gemaakt naar aanleiding van de bouwaanvraag van 12 september 2002 worden overhandigd? Ook wil de heer Duivesteijn dat het rapport wordt overlegd dat de LVNL heeft gemaakt naar aanleiding van de bouwaanvraag van 22 november 2002. Hij heeft geen behoefte aan een verwijzing naar de toelichtingen; hij benadrukt dat hij beide rapporten wil hebben.

In het rapport van de NLR/ATN Nooitgedagt BV staat op blz. 23 dat de LVNL «in referentie 1 niet vermeldt dat de verstoring van het glijpadsignaal enkel het gevolg is van de aanwezigheid van geparkeerde vrachtauto's op een grote bewaakte truckparking aan de westkant van kavel 1». Hoe is het mogelijk dat de LVNL dit niet heeft gemeld? Is er sprake van een bewuste actie? Wat was bekend bij de LVNL? Naast een precieze uiteenzetting wil de heer Duivesteijn ook de daarbij behorende kaarten zien.

Heeft de LVNL na de beoordeling van de bouwaanvraag van 22 november 2002 nog nadere analyses en rapportages gemaakt van plannen met gewijzigde bestektekeningen? Indien dit het geval is, wat zijn de interne bevindingen en wat is daarover extern gerapporteerd? Zijn in het vervolgproces door de LVNL aan de staatssecretaris of het ministerie nieuwe bevindingen gerapporteerd?

Het basismateriaal waarop NLR/ATN Nooitgedacht BV haar bevindingen stoelt lijkt gelijk te zijn aan dat wat de LVNL heeft onderzocht. De heer Kroese, voorzitter van de directie van de LVNL, spreekt over een «desastreus» bouwplan. Als het dezelfde tekeningen zijn, hoe is het dan mogelijk dat de conclusies niet gelijklopend zijn? Is er een interne evaluatie over het functioneren van de LVNL in het geheel? Aan het begin van de rit is er sprake van een desastreus bouwplan en aan het eind daarvan wordt op basis van hetzelfde materiaal geconcludeerd dat er helemaal niets aan de hand is. Wat is de adviesrol van de LVNL?

Wat is de wettelijke rol van de toetsingscommissie en welke rol speelt de LVNL in deze commissie? Wat is de rol van de SDAC (Schiphol Area Development Company NV) in de toetsingscommissie? Is de SDAC een direct belanghebbende en is het in dat geval correct dat zij deel uitmaakt van de toetsingscommissie? Het is vreemd als een belanghebbende de bouwvoorvragen mede beoordeelt.

De heer Duivesteijn benadrukt dat hij geïnformeerd wil worden over de rol van Schiphol, de rol van de staatssecretaris en over de planschade. Verder wil hij de rol weten van Schiphol Real Estate en wil hij op de hoogte gesteld worden van de afspraken over de publieke en de private verantwoordelijkheden rondom de luchthaven. Hoe is het mogelijk dat de heer Cerfontaine in de brief van 8 april schrijft dat hij het voortouw in het

proces genomen heeft, waarna de politieke baas bij de rechtbank in Haarlem gedagvaard wordt? Wethouder Schoenmaker van de gemeente Haarlemmermeer zegt dat het gaat om een voorbereidingsbesluit met een algemeen karakter. Is dit inderdaad zo aan de gemeente Haarlemmermeer gemeld?

Tot slot overhandigt de heer Duivesteijn zijn totale vragenlijst aan de bewindslieden, waarbij hij aandringt op schriftelijke beantwoording.

De heer **De Krom** (VVD) stelt voor, het overleg nu te beëindigen en het voort te zetten nadat de staatssecretaris deze vragen heeft beantwoord.

De **voorzitter** stelt voor, het overleg op hoofdlijnen voort te zetten, omdat de staatssecretaris behoefte heeft aan een reactie. Pas na ontvangst van de schriftelijke antwoorden, zal het overleg in tweede termijn worden voortgezet.

De heer **Haverkamp** (CDA) beperkt zich tot de verantwoordelijkheid van de staatssecretaris die de Kamer op 18 november 2005 een brief zond waarin zij aangeeft dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat buiten verschillende rechtsgedingen over de aanhangige schadevergoedingen staat. Volgens zijn informatie is dit niet het geval en loopt er nog een rechtszaak vanuit de Schipholgroep tegen de staatssecretaris. Wat is haar reactie hierop? Omdat het belang van de Staat op het spel staat, stelt de CDA-fractie zich in eerste termijn terughoudend op. In de brief van 18 november schrijft de staatssecretaris dat voldoende zou zijn gebleken dat zakelijke argumenten over de capaciteit van de Aalsmeerbaan leidend zijn geweest. Wil zij dat voor alle duidelijkheid hier bevestigen? Wil zij ook bevestigen dat in de toekomst zakelijke argumenten een rol blijven spelen? Met «zakelijke argumenten» doelt de heer Haverkamp op de argumenten over de capaciteit van de luchtvaart.

De staatssecretaris geeft aan dat zij zich nog beraadt op een reactie op het verzoek om het bouwverbod op te heffen. Is zij voornemens, dat wel of niet op te heffen?

De heer **De Krom** (VVD) vindt het optreden van de heer Duivesteijn niet respectvol jegens zijn collega's. Omdat hij er begrip voor heeft dat de staatssecretaris haar reactie wil geven, gaat hij akkoord met voortzetting van dit overleg. De VVD-fractie heeft er geen enkele behoefte aan om in deze zaak advocaatje te spelen. Het is ondenkbaar dat iedere procedure tegen de Staat door de Kamer dunnetjes wordt overgedaan.

Het gaat in dezen om één procedure tegen de Staat, namelijk die van Schiphol. Zolang de procedure onder de rechter is, is de VVD-fractie niet van plan om mee te werken aan welke andere procedure dan ook die de juridische positie van de Staat kan verzwakken. Voorkomen moet worden dat de Staat voor welke schade dan ook opdraait en daarom is de fractie niet van plan om Schiphol van munitie te voorzien om een eventuele claim tegen Schiphol kracht bij te zetten.

De heer De Krom vindt dat de heer Duivesteijn deze kwestie slim aanpakt. In zijn stuk stelt hij hypothesen. Hij vraagt of er sprake is van gerechtvaardigd handelen door de overheid, van een slechtwillende onroerendgoed-speculant of van een monopolistisch machtsmisbruik door Schiphol. Wie zijn pleitnota leest, kan alleen maar tot de conclusie komen dat dit laatste het geval is. Dat schrijft de heer Duivesteijn ook op blz. 1: Schiphol moest koste wat kost worden tegengehouden vanwege de onroerendgoedbelangen van Schiphol.

Wie heeft de heer Duivesteijn de door hem opgesomde feiten geleverd? Heeft hij in het kader van de door hem nagestreefde volledigheid contact gehad met Schiphol of de luchtverkeersleiding? Aan de door de heer Duivesteijn genoemde drie hypothesen voegt de heer De Krom een vierde toe, namelijk zijn hypothese van een «andere agenda» van de heer Duive-

steijn. De suggestie van monopolistisch machtsmisbruik door Schiphol versterkt de nogal warrige «case» van de heer Duivesteijn tegen privatisering van de luchthaven. Ook is het de hypothese van de heer De Krom dat het niet om de zaak zelf gaat, maar om het frustreren van de alsnog bij meerderheid van de Kamer besloten gedeeltelijke privatisering van Schiphol. In een radio-uitzending zei de heer Duivesteijn dat de sector en het ministerie nog steeds bij elkaar op schoot zitten, dat er te weinig afstand is tussen de publieke en private verantwoordelijkheden en dat deze op niet rationele gronden samengaan; de conclusies zijn getrokken en het grote probleem is belangenverstremming.

De heer De Krom spreekt van een hilarische situatie. Juist de ontvlechting van belangen was voor zijn fractie een belangrijk argument vóór privatisering, maar daar wilde de PvdA-fractie niets over horen. Het is juist de PvdA-fractie die met de afwijzing van dat voorstel een eventuele belangenverstremming in stand houdt.

De heer De Krom is zeer benieuwd naar de reactie van de staatssecretaris, waarbij hij zich aansluit bij de opmerking van de heer Haverkamp. De staatssecretaris is volgens hem verantwoordelijk voor twee zaken: het verzoek aan de gemeente Haarlemmermeer om een voorbereidingsbesluit te nemen en de beslissing om een bouwverbod in te stellen. Het gaat niet om het handelen van de gemeente Haarlemmermeer, van de provincie en van de SADC.

Het is van belang om te constateren dat vanuit de gedupeerden geen enkele rechtszaak tegen de Staat loopt. De hypothese van de heer De Krom is dat de Staat weinig verkeerd heeft gedaan, omdat het betrokken bedrijf inmiddels wel een geding zou hebben aangespannen. Over de casus van Schiphol tegen de Staat doet de heer De Krom geen uitspraken en zeker niet eerder dan nadat de juridische procedure daarover is afgerond. Tijdens een tv-uitzending van gisteren met de heer Duivesteijn en de gedupeerde werd gezegd dat de staatssecretaris geen commentaar wilde leveren. Kan zij toelichten waarom zij daartoe niet bereid was?

Mevrouw **Gerkens** (SP) verbaast zich over de reactie van de heer De Krom. In haar ogen is er wel degelijk iets aan de hand, gelet op het feit dat er veel moeite moet worden gedaan om van de overheid duidelijkheid te verkrijgen op vragen van de controlerende instanties.

Het onderhavige onderwerp is lastig en verwarrend. De regering spreekt voortdurend over het aantrekken van bedrijven en de kracht van Schiphol als economische motor, maar nu wordt gesproken over pogingen van de regering om het bedrijfsleven te dwarsbomen. Een extra probleem is dat bij dit onderwerp veel verschillende overheden betrokken zijn: Schiphol met verschillende aandeelhouders, minister Zalm, de gemeentes Amsterdam en Rotterdam, de gastvrouwgemeente Haarlemmermeer, de verantwoordelijke voor de ruimtelijke ordening de provincie Noord-Holland en de staatssecretaris als de verantwoordelijke voor de Luchtvaartwet. De verschillende overheden hebben geen duidelijke lijn gevolgd. Aanvankelijk was men enthousiast over de komst van een nieuw bedrijventerrein op Schiphol en uiteindelijk werd alles vertraagd en tegengehouden. De staatssecretaris heeft hierin een grote rol gespeeld. Zij heeft belangrijke besluiten genomen, zonder de Kamer te informeren. Mevrouw Gerkens verwijt haar dat zij besluiten tijdens haar demissionaire periode genomen. Waarom achtte zij het niet nodig om de Kamer op te hoogte te stellen?

De heer Poot van Chipshol is een kritische en innovatieve man. Hij blijft zich verwonderen over de vele banen die Schiphol heeft en hij zag een toekomst voor zich met een luchthaven met minder startbanen en meer werkgelegenheid, wat de SP-fractie bijzonder aanspreekt. Waarom zijn de ideeën van de heer Poot niet serieus genomen? Overal om Schiphol heen worden nieuwe kantoorpanden gebouwd, terwijl de heer Poot voldoende ruimte overheeft. Het is een bizarre situatie.

Het Algemeen Dagblad kopte op 18 november: Schultz bevoordeelt Schiphol. Mevrouw Gerkens vindt dit geen gekke conclusie. De liefde tussen de staatssecretaris en de heer Cerfontaine gaat, overdrachtelijk gezien, ver. Zij volgt getrouw de wensen van de luchthaven, maar het «huwelijk» loopt nu een deuk op. Vermoedelijk moet de belastingbetaler de schadevergoeding betalen. Moet de schadevergoeding betaald worden via de luchthaven of wordt betaald als aandeelhouder van Schiphol? Komt het bedrag van de begroting van Verkeer en Waterstaat of moet ook nog via provincie en gemeente betaald worden? Er zijn veel mogelijkheden, maar het is duidelijk dat Nederlanders moeten gaan betalen voor politieke blunders die gemaakt zijn bij pogingen om de luchthaven te bevoordelen; een politieke doodzonde. Hoe legt de staatssecretaris dit aan de belastingbetaler uit?

In de provinciale staten probeert het SP-lid Mienk Graatsma al sinds 2003 duidelijkheid over deze kwestie te krijgen. Hij wordt steeds via misleidende informatie ver van de waarheid gehouden. De acties van collega Duivesteijn worden tot nu toe ook niet serieus genomen. Mevrouw Gerkens dankt beiden voor hun doortastende houding en het lijkt haar goed als ze beloofd worden door ervoor te zorgen dat de onderste steen boven komt. De opmerking van de heer De Krom dat hij niets onderneemt omdat er mogelijk juridische procedures komen, is in strijd met de positie van de heer Hofstra die in verband met de discussie over de vertraging van de HSA wil dat een parlementaire werkgroep alle mogelijke duidelijkheid verschaft.

De heer **Hermans** (LPF) vindt, kijkend naar de vragen die het dossier van de heer Duivesteijn oproept, dat het enerzijds de taak van de Kamer is om te controleren en anderzijds dat het belang van de Staat niet geschaad mag worden, gelet op de claim van 100 mln. Hij steunt vanuit de controlerende taak van de Kamer het verzoek om alle vragen te beantwoorden.

Het antwoord van de staatssecretaris

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** is blij dat zij vandaag kan reageren. Zij zal nu op algemene lijnen op het onderwerp ingaan. Daarna zal zij schriftelijk specifiek op de diverse punten antwoorden. De Kamer vraagt om een feitenonderzoek en zij geeft de Kamer graag deze informatie, omdat er op dit dossier niets te verbergen is. Twee voorbeelden zijn bepalend voor de sfeer vol argwaan die rondom dit dossier hangt. Er is een opmerking gemaakt over verschillende versies brieven en dateringen. Brieven worden altijd zonder datum voorbereid totdat ze getekend worden door de minister of de staatssecretaris omdat men nooit kan weten wanneer ze afgehandeld worden. Brieven met datum en handtekening zijn geldend, andere brieven zijn concepten en kunnen bijvoorbeeld afstemming van verschillende ambtenaren tussen apparaten betreffen. Soms komt er iets op de fax met datum en handtekening en wordt dit nagestuurd. Ook over de nummering van de brieven was een theorie ontwikkeld. Bij Verkeer en Waterstaat zouden de dateringen van brieven onjuist zijn, omdat sommige brieven een eerder nummer hebben terwijl ze een later moment zijn verstuurd. Voor brieven wordt net als bij de slager een nummer getrokken door de beleidsafdeling luchtvaart en door juridische zaken die zich met luchtvaart bezighoudt. Het is daarom mogelijk dat de ene brief een later nummer krijgt dan de ander omdat de ene afdeling weer brieven maakt dan de andere.

De overheid moet ervoor zorgen dat de luchthaven onbelemmerd gebruikt kan worden binnen de afspraken van de wet. Dit onbelemmerde gebruik is weergegeven in internationale richtlijnen waarin staat hoe ver en tot op welke hoogte gebouwd kan worden. De bouwbeperkingen gelden voor iedereen en worden voor de gehele omgeving toegepast. Ze zijn dus niet voor een specifiek terrein aan de orde. Het is de taak van de staatssecre-

taris om daarop toe te zien. Het zou goed zijn geweest als de gemeenten hun bestemmingsplannen vooraf op het nieuwe Schipholbeleid hadden aangepast, maar dat is niet gebeurd. Vooruitlopend op het LIB (Luchthavenindelingsbesluit) wilde Gemeente Haarlemmermeer met het voorbereidingsbesluit aan de slag. Het initiatief is door de gemeente Haarlemmermeer genomen. Er werd al jarenlang over het terrein gesproken. Er was geruime tijd sprake van potentiële belemmeringen en een ooit door de gemeente ingediend bestemmingsplan was door de provincie afgewezen. Een ambtenaar van Haarlemmermeer heeft een ambtenaar van Verkeer en Waterstaat gebeld om aan te geven dat de gemeente met het voorbereidingsbesluit aan de slag wilde gaan, maar alleen wanneer de gemeente werd vrijgesteld van de planschade. In dit geval is dat een logische vraag, omdat het Rijk een beslissing heeft genomen over nieuw beleid. Het lijkt de bewindsvrouw niet gewenst dat gemeenten de kosten moeten dragen ten gevolge van nieuw beleid van de rijksoverheid. Vanaf het moment dat het LIB zou ingaan, zou de planschade daarvan bij het Rijk komen te liggen. In de periode voor het ingaan van het LIB bestond er geen overgangsregime. De luchthaven heeft als eerste belanghebbende hiermee te maken en niet de gemeente. Daarom is het niet meer dan logisch dat de overheid, een paar maanden vooruitlopend op wat zij daarna zou doen, garant zou staan voor de planschade. De gemeente was niet verplicht het bestemmingsplan vooraf aan het LIB aan te passen. Wel heeft het Rijk alle gemeenten gevraagd om het LIB in hun bestemmingsplannen te verwerken. Het Rijk neemt een besluit dat regionaal in de bestemmingsplannen doorwerkt.

De staatssecretaris benadrukt haar zakelijke benadering van de bouw op het Groenenbergterrein. Er was een signaal dat er een vergunning zou worden verstrekt die strijdig kon zijn met het gebruik van de luchthaven. De eerste logische partij die daaraan iets kon doen, is de betrokken gemeente. Er kon echter niet worden gehandeld omdat er een procedurefout met het voorbereidingsbesluit was gemaakt.

De algemene rol van de overheid was de zorg voor onbelemmerd gebruik van de luchthaven via de daartoe geëigende organen: de gemeente en het bestemmingsplan. Deze weg kon niet worden bewandeld wat resulteerde in een bouwverbod met gebruikmaking van de Luchtvaartwet.

Had de bewindsvrouw de Kamer over het bouwverbod moeten informeren? Zij heeft het vigerende beleid van de Luchtvaartwet toegepast en daarvoor is geen toestemming van de Kamer nodig. Conform de wet kan, als er een belemmering dreigt van het gebruik van de luchthaven, op verzoek van de luchthaven een bouwverbod worden opgelegd. Het feit dat zij als staatssecretaris demissionair was doet hier niets aan af. Ook een demissionaire staatssecretaris neemt de verantwoordelijkheid voor zijn of haar taken. Moet zij de Kamer betrekken bij bouwbeperkingen en schades? Alleen al dit jaar dienen tientallen bouwvoorvragen rondom Schiphol en die worden alle volgens het vastgestelde beleid afgehandeld hetgeen soms leidt tot procedures. Ingaande op de vraag waarom het bouwverbod werd opgelegd een dag voordat de wet buiten werking werd ingesteld, zegt de bewindsvrouw dat plannen onder het oude regime volgens dat regime gehandhaafd moeten worden. Plannen die voor 20 februari 2003 zijn ingediend, vielen onder het toen geldende wettelijke regime en dat betekent dat op grond daarvan bouw die het gebruik van de luchthaven kon belemmeren, moest worden voorkomen op grond van de wet die toen van kracht was.

Bij de beantwoording van de vragen is aangegeven dat het rapport van de LVNL technisch van aard is, maar de staatssecretaris zal de Kamer dit stuk toezenden. Het inzichtelijke rapport dat mede voor de commissie van deskundigen was opgesteld is reeds aan de Kamer gezonden. Door de heer Duivesteijn wordt wellicht ten onrechte de suggestie gewekt dat de LVNL van standpunt is veranderd, dat is niet het geval. Het gaat om drie bouwplannen. Het eerste is van september 2002 waartegen de gemeente

heeft geageerd en door de rechtbank in het gelijk is gesteld. Het tweede is van november 2002 waarop uiteindelijk het bouwverbod is toegepast en het derde plan is van latere datum. Na het onderzoek van de LVNL kwam er een plan met nieuwe tekeningen waarbij het alleen om de parkeerterreinen gaat. De LVNL blijft bij haar standpunt. Het oordeel van de commissie van deskundigen geeft over het plan dat daarna is ingediend aan dat uit onderzoek blijkt dat bouwen volgens deze tekeningen – van 27 maart 2003 – onder bepaalde aannames en voorwaarden mogelijk kan zijn. Deze tekeningen wijken af van die welke destijds tot een bouwverbod hebben geleid. De bewindsvrouw zal ook op dit punt schriftelijk ingaan. Zij zal nagaan of de LVNL na die periode nog een nadere analyse heeft gemaakt.

Er is geen toetsingscommissie, wel een commissie van deskundigen. De staatssecretaris zal schriftelijk de bezetting van deze commissie bekend maken en hoe dit wettelijk geregeld is. De SADC zit niet in deze commissie, wel heeft de provincie die ook deel uitmaakt van de SADC daarin zitting. De staatssecretaris gaat ervan uit dat de provincie haar verantwoordelijkheden kan scheiden.

Het ministerie staat buiten de schadeprocedures tussen Schiphol en Chipshol. Wel is er sprake van een procedure van Schiphol tegen de Staat waarover de Kamer in januari 2005 is geïnformeerd. Schiphol wil onder verwijzing naar de wet geen eventuele planschade betalen. Deze procedure is bevroren omdat de hoogte van de planschade nog niet bekend is. Indertijd was de uitspraak van de rechter over toewijzing van de planschade nog niet bekend. Het feit dat de rechter planschade toewijst, is terecht omdat volgens de wet de luchthaven moet betalen.

Het schadeschap, waarvan in de begroting sprake is, gaat over zaken als uitkoop woningen rondom Schiphol, enz. Het is overigens niet onredelijk als schade die het gevolg is van overheidsbeslissingen wordt vergoed. In de Wet op de ruimtelijke ordening zijn hiervoor procedures opgenomen. Ook in het LIB is een dergelijke procedure opgenomen. De rechter moet beoordelen of het redelijk is als wellicht voorzienbare schade wordt geclaimd indien plannen niet doorgaan. Hiervoor zijn twee deskundigen ingehuurd. De vraag of de belastingbetaler hiervoor moet opdraaien kan momenteel niet beantwoord worden.

Tot slot merkt de staatssecretaris op dat zij graag aanwezig had willen zijn bij het tv-programma Twee Vandaag. Haar voorstel was om live tijdens de bewuste uitzending te reageren, maar daar hadden de programmamakers geen behoefte aan. Zij heeft ook nog schriftelijk gereageerd, maar daar had men kennelijk ook geen behoefte aan.

Conclusies

De staatssecretaris heeft toegezegd dat zij het rapport van de LVNL naar de Kamer zal sturen. Verder heeft zij toegezegd dat zij schriftelijk zal ingaan op de mede door de heer Duivesteijn gestelde schriftelijke vragen. Wellicht blijkt tijdens de procedurevergadering van morgen dat er nog meer vragen worden gesteld. De staatssecretaris kan niet onmiddellijk reageren op de vraag wanneer zij de Kamer zal antwoorden.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Atsma

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Roovers