

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
12 september 2005	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGTL05.004978	VRA2005-VW20
Onderwerp	
Kamervragen	

Geachte voorzitter,

Hierbij ontvangt u de antwoorden op vragen van uw commissie aan de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat over het Luchthavenindelingbesluit Schiphol en het Groenenbergterrein.

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?
1. Er is geen onderzoek gedaan naar mogelijke ontwikkelingen. Bij de vaststelling van het Luchthavenindelingbesluit 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.

Postadres Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 351 61 71
Fax 070 351 78 95

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?
2. 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 oplopend 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.

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?
3. 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.
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?
4. 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.
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?
5. 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".

6. Tevens wordt in de brief van 18 november 2002 gesteld dat de kans op een schadeclaim die wordt toegekend niet hoog wordt inschat. Waarop is dit oordeel gebaseerd? Welke interne juridische adviezen liggen hieraan ten grondslag?
6. 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 Luchthavenindelingbesluit. Met andere woorden: de betrokken partijen hadden kennis kunnen hebben van de overwegingen over beperkingen van de bouwhoogte op de betreffende locatie.
7. Welke gesprekken en correspondentie heeft er met de gemeente Haarlemmermeer plaatsgevonden over de vrijwaring van eventuele schade?
7. 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.
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?

8. 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.

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'.

9. 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 Luchthavenindelingbesluit en daartoe een voorbereidingsbesluit te nemen voor de gronden waarop beperkingen gelden ten gevolge van het Luchthavenindelingbesluit.

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 vrachtauto's?

10. 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.

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?

11. 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.

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 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.
12. 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 opgesteld 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.
13. Klopt het dat de President-directeur van Schiphol, de heer Cerfontaine, het ministerie heeft verzocht om Chipshol 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?

13. 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 tweemaal. 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 Luchthavenindelingbesluit 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.
14. Is de communicatie tussen het ministerie en de gemeente naar uw mening naar behoren geweest? Hoe oordeelt u over de spijtbetuiing 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?
14. 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 spijtbetuiing. 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.
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?
15. 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. De-

ze 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.

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 goed belangen van SADC en Schiphol Real Estate?
16. 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.
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 Groenenbergterrein. Welke gevolgen heeft deze uitspraak voor de schadeprocedure die Chipshol heeft aangespannen tegen Schiphol en het ministerie van Verkeer en Waterstaat?
17. 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.
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 Groenenbergterrein. 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?
18. Zie het antwoord op vraag 17. Er zijn bij het ministerie geen gespreksverslagen gemaakt.
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?

19. 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.
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?
20. De garantstelling (vrijwaring) betrof 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.
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?
21. Zie hiervoor het antwoord op vraag 7. Er zijn door het ministerie geen gespreksverslagen gemaakt.
22. Kunt u aangeven wat de redenen waren voor het opleggen van een bouwverbod voor Chipshol in januari 2003? Op wiens verzoek kwam dit verzoek en waarom?
22. Zie het antwoord op vraag 13.
23. Is er na oplegging van het bouwverbod overleg geweest met Chipshol over een schadevergoeding?
23. Er is geen overleg geweest over een schadevergoeding.
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?
24. 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.

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 belangenverstremgeling te voorkomen?
25. 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 belangenverstremgeling te voorkomen

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

mw drs M.H. Schultz van Haegen