

# Ministerie van Verkeer en Waterstaat

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

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
22 augustus 2007	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
V&W/DGTL-2007/10156	2060721190
Onderwerp	
Kamervragen	

Geachte voorzitter,

Hierbij doe ik u de antwoorden toekomen op de vragen van het lid Roemer over Chipshol.

1. Wat is uw mening over het bericht dat Chipshol nog steeds tegengewerkt lijkt te worden?<sup>1</sup>
1. Ik heb kennisgenomen van de berichten rond de schadevergoeding die Schiphol aan Chipshol vanwege het in 2003 opgelegde bouwverbod op het Groenenbergterrein moet betalen en de beslaglegging die Schiphol vervolgens op bezittingen van Chipshol heeft laten leggen.  
Ik wil voorop stellen dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat geen bemoeienis heeft met de gang van zaken rond de schadeloosstelling van Chipshol door Schiphol. De stelling van Chipshol dat er sprake is van tegenwerking is mij bekend. De voorgaande staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, mevrouw Schultz van Haegen, heeft in 2005 en 2006 in brieven en antwoorden op vragen van de Tweede Kamer de gang van zaken rond het bouwverbod uitgebreid uiteengezet (ik verwijs naar Tweede Kamer, 2004-2005, aanhangsel, blz. 1815/1816, Tweede Kamer, 2004-2005, 26959, nrs. 104, 106, 109, 110, 112, 113, 114 en Tweede Kamer, 2005-2006, 26959 en 30518, nr. 119).

Daarnaast is in het Algemeen Overleg van 24 mei 2006 met de vaste commissie een rapport van het Onderzoeks- en Verificatiebureau van de Kamer over deze materie

---

<sup>1</sup> Eén Vandaag, 13 juli 2007

aangehaald. Uit het rapport is destijds het volgende geciteerd: "Uit het feit dat verschillende partijen hetzelfde standpunt innemen, mag niet worden afgeleid dat er sprake is van één plan of van samenspanning tegen Chipshol". Dit citaat onderschrijf ik uiteraard, waarbij ik er aan hecht hier nog aan toe te voegen dat het ministerie heeft gehandeld met als oogmerk het veilig gebruik en de capaciteit van de Aalsmeerbaan te waarborgen.

Over het handelen van andere betrokken overheden en Schiphol kan ik niet oordelen. Ik ga er van uit dat in de diverse lopende procedures de vraag in hoeverre er door betrokken partijen juist is gehandeld, door de rechter zal worden beantwoord. Of de door de gemeente en provincie getroffen schikkingen erkenning van tegenwerking inhouden kan ik eveneens niet beoordelen, aangezien ik de inhoud van de getroffen schikkingen niet ken.

2. Waarom gaat Schiphol in beroep tegen het vonnis van de rechter? Deelt u de mening dat het juist in het belang van alle partijen en de belastingbetaler is dat deze zaak zo snel mogelijk wordt afgehandeld? Kunt u uw antwoord toelichten?
2. Ik ben niet betrokken bij de procedure tussen Schiphol en Chipshol. Naar verluidt is Schiphol bij de Hoge Raad in cassatie gegaan van de tussenuitspraak van de rechtbank Haarlem van 13 juni 2007 waarbij Schiphol is veroordeeld tot betaling van € 19 miljoen. De beweegredenen daarvoor ken ik niet. Het is ook niet aan mij om over de juistheid van de beslissing om in cassatie te gaan te oordelen. Verder is mij bekend dat de rechtbank Haarlem nog geen eindvonnis heeft gewezen. Of na dat vonnis cassatie bij de Hoge Raad zal worden aangetekend is ter beoordeling van partijen. De belangen van de belastingbetaler zijn hier niet rechtstreeks bij betrokken anders dan dat een eventueel te betalen schadebedrag ten laste kan komen van de exploitatie van de NV Luchthaven Schiphol en daarmee effect kan hebben op eventuele dividenduitkeringen aan de Staat.  
Tevens heeft Schiphol een procedure gestart om de aan Chipshol te betalen schade op de Staat te verhalen. Zoals de voorgaande staatssecretaris aan de Tweede Kamer heeft medegedeeld, is Verkeer en Waterstaat van mening dat er geen verwachtingen zijn gewekt dat de Luchthaven Schiphol de schadevergoeding voortvloeiend uit het bouwverbod niet zou hoeven betalen, gelet op de wettelijke regeling van art. 50 Luchtvaartwet (Tweede Kamer, 2004-2005, 26959, nr. 104, blz. 7). Overigens ligt het voor de hand dat Schiphol handelt met het oogmerk om de te vergoeden schade zo klein mogelijk te houden.
3. Kunt u aangeven welk risico de Staat loopt ten aanzien van de claims die Chipshol heeft ingediend?
3. Met betrekking tot het bouwverbod verwijs ik naar het antwoord onder 2. Daarnaast heeft Chipshol een claim van € 30,6 miljoen ingediend bij het ministerie van VROM omdat zij van mening is dat het ministerie van VROM de omvang van de veiligheidscontour rond de Aalsmeerbaan verkeerd zou hebben vastgesteld. De Tweede Kamer is hierover door de minister van VROM ingelicht (Zie Tweede Kamer,

2005-2006, 26959, nr. 114). Deze zaak is nog onder de rechter.

Zeer recent heb ik bericht ontvangen van de rechtbank Haarlem dat Chipshol in beroep is gegaan tegen mijn onlangs genomen besluit tot opheffing van het bouwverbod. Het beroepschrift moet ik nog bestuderen. De risico's van dit beroep zijn op dit moment nog moeilijk in te schatten.

4. Deelt u de mening dat juist de overheid zich als een betrouwbare partner zou moeten gedragen wanneer zij te maken heeft met een private partij?
4. Ik deel de mening dat de overheid zich als een betrouwbare partner moet gedragen.
5. Hoe kan het dat de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) advies kan uitbrengen zonder voldoende onderbouwing en dat de overheid daarop maatregelen neemt? Kunt u inzage geven in het rapport, op basis waarvan u besloten heeft het bouwverbod voor het Groenenbergerrein op te leggen? Zo neen, waarom niet?
5. In de eerder aan de Tweede Kamer gegeven informatie is op deze vraag uitgebreid geantwoord. Daarin is uiteengezet hoe het bouwverbod tot stand is gekomen. Ik hecht er aan op deze plaats nogmaals zeer in het kort uit een te zetten hoe een en ander is gelopen.

Eind 2002 werd door Chipshol een bouwvergunning aangevraagd voor het Groenenbergerrein. Op basis van de tekeningen die bij die vergunningaanvraag horen, concludeerde de LVNL dat er verstoring zou optreden van de Instrument Landing System (ILS). Daarop heeft Schiphol het verzoek gedaan aan de voorgaande staatssecretaris om een bouwverbod op te leggen. Dat besluit is tot stand gekomen vanwege de risico's voor de veiligheid en het gebruik van de Aalsmeerbaan, waarna Chipshol bezwaar tegen het bouwverbod aantekende. In het kader van de bezwaarprocedure werd een in de Luchtvaartwet geregelde commissie ingesteld, met twee door de rechter aangewezen deskundigen. Deze commissie oordeelde in 2005 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 heeft voorbereid en terecht heeft genomen'.

Bij het onderzoek door de commissie bleek er nog een tweede tekening te bestaan, behorende bij een andere, na het bouwverbod afgegeven, bouwvergunning die betrekking had op een andere kavel van hetzelfde bouwplan. Uit vergelijking van de beide tekeningen kon worden geconcludeerd dat geparkeerde vrachtauto's de belangrijkste oorzaak van de verstoring van de ILS zijn. Voordat met deze nieuwe kennis een besluit kon worden genomen op het bezwaar van Chipshol tegen het bouwverbod, trok Chipshol zijn bezwaar in. De bezwaarprocedure eindigde hiermee, waarmee de rechtmatigheid van het bouwverbod kwam vast te staan.

Voor een uitgebreidere uiteenzetting verwijs ik naar de betreffende kamerstukken. De stukken waarom wordt gevraagd zijn toegezonden aan de Tweede Kamer bij de brief van 7 februari 2006 (Tweede Kamer, 2005-2006, 26959, nr. 110, blz. 4).

6. Wat is de rol van de diverse (samenwerkende) overheidsinstanties geweest in dit dossier in relatie tot Schiphol?
6. Voor zover het ministerie bij de zaak betrokken is geweest, waren de gemeente Haarlemmermeer, de LVNL en Schiphol bezorgd over de gevolgen van bebouwing van het Groenenbergterrein voor het veilig gebruik van de Aalsmeerbaan. Vanuit dat oogpunt is gehandeld. De wijze waarop dat is gebeurd is in de eerder gegeven informatie uitgebreid uiteengezet. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat is eind 2002 betrokken geraakt. Toen werd gekeken of de werking van het Luchthavenindelingsbesluit via de weg van een voorbereidingsbesluit in de tijd naar voren kon worden gehaald en later kwam er betrokkenheid via het bouwverbod.
7. Bent u bereid in het kader van een transparante overheid een onafhankelijk onderzoek in te stellen naar aanleiding van de nota van voormalig Kamerlid Duivesteijn om helderheid over deze zaken te krijgen?<sup>2</sup> Zo ja, wat voor onderzoek gaat u instellen? Zo neen, waarom niet?
7. Ik heb geen behoefte aan een onderzoek, omdat ik meen dat op de gerezen vragen door de voorgaande staatssecretaris duidelijke antwoorden zijn gegeven. De nota van voormalig Kamerlid Duivesteijn is op 24 mei 2006 aan de orde gesteld in een Algemeen Overleg met de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat (Tweede Kamer, 2005-2006, 26959 en 30518, nr. 119). De Tweede Kamer heeft toen geen aanleiding gezien een onderzoek in te stellen.
8. Bent u bereid te bemiddelen tussen de diverse partijen om te voorkomen dat de kosten voor de Staat, Chipshol en de samenleving alleen maar verder oplopen? Zo ja, wat voor maatregelen gaat u nemen? Zo neen, waarom niet?
8. Ik ben van mening dat bemiddeling alleen zinvol is als er omstandigheden aanwezig zijn waardoor een bemiddelingspoging kans van slagen heeft. Uit de opstelling van de betrokken partijen tot op heden kan ik niet afleiden dat zulke omstandigheden op dit moment aanwezig zijn.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Camiel Eurlings

---

<sup>2</sup> Kamerstuk 30 518, nr. 2, vergaderjaar 2005-2006