

Vergaderjaar 2005–2006

26 959

Toekomst van de nationale luchthaven

30 518

Conflict over de bebouwing van het Groenenbergterrein in de gemeente Haarlemmermeer

Nr. 119

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 14 juni 2006

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 24 mei 2006 overleg gevoerd met staatssecretaris Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 31 maart 2006 inzake onderzoek Luchtverkeersleiding Nederland Groenenbergterrein (26 959, nr. 113);**
- **de brief van de minister van VROM d.d. 4 april 2006 inzake Chipshol/externe veiligheid (26 959, nr. 114);**
- **de initiatiefnota van het lid Duivesteijn d.d. 5 april 2006 inzake conflict over de bebouwing van het Groenenbergterrein in de gemeente Haarlemmermeer (30 518, nr. 1).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Duivesteijn** (PvdA) reikt een kaart uit van het Groenenbergterrein. Hij vraagt de staatssecretaris waarom de stukken zo laat naar de Kamer zijn gestuurd, ook van LVNL. In plaats van de gevraagde rapporten heeft hij twee ongedateerde bouwtekeningen ontvangen, gemaakt door het bedrijf in kwestie en zonder onderbouwing, die pas na het bouwverbod is gegeven. Hij vraagt de staatssecretaris op welke gegevens haar besluit is gebaseerd. Hij veronderstelt dat zij de LVNL-rapporten niet heeft gelezen maar alleen kennis heeft genomen van de conclusies. Op de rondgedeelde tekening bij het Luchthavenindulingsbesluit wordt verwezen naar drie bouwplannen – voor het Kronenberggebouw, het Groenenbergterrein en gebouw Beukenhorst – die gelijktijdig worden behandeld. Voor de Zuidtoren geldt een bouwhoogte van 45 meter. Het rapport over businesspark Beukenhorst bevat alle effecten van de wind op de Zwanenburgbaan, de vijfde en zesde baan en de Kaagbaan. Het feit dat de staatssecretaris in afwijking van het toen nog niet vastgestelde Luchthavenindulingsbesluit vrijstellingen heeft gegeven voor hogere bebouwing begrijpt hij, maar dit geldt niet voor het Kronenbergterrein, dat slechts een paar meter van het Groenenbergterrein ligt en waar de bebouwing hoger is. LVNL is hier niet tegen opgetreden. De staatssecretaris zegt dat het binnen het bestemmingsplan past, maar er is geen geldig bestemmingsplan voor dit gebied.

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkzma (PvdA), Hofstra (VVD), onder-voorzitter, 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), Knops (CDA), Krähe (PvdA). Plv. leden: Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Hessels (CDA), Özütok (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), Aptroot (VVD), Ten Hoopen (CDA), Heemskerk (PvdA).

Over het Kronenbergterrein is geen informatie voorhanden, terwijl bij het Groenenbergterrein alle publieke diensten en het publieke bedrijf Schiphol alles doen om het plan tegen te houden, op onzorgvuldige wijze en met gebrekkige argumentatie. Vanuit veiligheidsoverwegingen vindt hij dat legitiem, maar dan had de Kamer een fatsoenlijke rapportage moeten ontvangen. Het Onderzoeks- en Verificatiebureau heeft aangegeven dat geen onderbouwing te vinden is voor de conclusies van LNVL. Hij vraagt hoe deze situatie heeft kunnen ontstaan, waarbij de overheid verantwoordelijk is voor schade van tientallen miljoenen, en hoe hij dit moet plaatsen in het kader van rechtsgelijkheid en rechtszekerheid.

De heer **De Krom** (VVD) schetst in het kort de voorgeschiedenis en wijst erop dat het parlement geen oordeel moet uitspreken zo lang deze zaak onder de rechter is.

Er komt nog een claim van Chipshol tegen de staat, die de minister van VROM niet zal accepteren. Op de site van de heer Poot worden personen genoemd die zouden samenspannen tegen zijn bedrijf, zoals de heer Cerfontaine en deze staatssecretaris. Met geruchten komt men niet veel verder.

Nergens blijkt dat de staat onzorgvuldig heeft gehandeld, terwijl de rechter over eventueel onrechtmatig handelen een oordeel zal vellen. Op blz. 6 van de verificatie Groenenbergterrein leest hij: «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.»

De heer **Haverkamp** (CDA) merkt op dat de hoogte van de schadevergoeding aan Chipshol nog niet duidelijk is, evenmin als de partij die deze zou moeten betalen. Hij vraagt de staatssecretaris of er na 10 maart gebeurtenissen zijn geweest waarvan de Kamer op de hoogte moet zijn. Is het bouwverbod inmiddels opgeheven en zo nee, op welke termijn wordt dit voorzien? Is de commissie van wijzen tot een oordeel gekomen over de hoogte van het schadebedrag? Het heeft ook hem verbaasd dat het ministerie al op 27 april beschikte over het rapport en dat de Kamer het pas op 22 mei heeft ontvangen. Sommige stukken dateren al uit 2001. Hij vraagt om uitleg hierover.

Antwoord van de staatssecretaris

De **staatssecretaris** erkent dat de beantwoording van vragen laat is aangeleverd, hetgeen telkens aan de commissie is gemeld. Voordien heeft zij laten weten dat hetzelfde team de beantwoording verzorgt dat eerst de stukken samenstelde over de evaluatie en het kabinetsstandpunt. Bovendien zijn veel aanvullende vragen gesteld over allerlei rapporten, die moeilijk te verkrijgen of niet volledig zijn, zoals de brief over het Groenenbergterrein en de Zuidtoren. Om de Kamer alvast te informeren is de onvolledige brief aan de Kamer gestuurd. De tijd tussen ontvangst op het ministerie en verzending aan de Kamer heeft te maken met de samenloop met andere projecten.

Het ministerie heeft al in 2003 de technische onderbouwing van het onderzoek voor beoordeling van bouwplannen voor 2003 aan de Kamer doen toekomen, die in juni 2003 is toegelicht na Kamervragen. Initiatieven zijn altijd in overleg genomen tussen de gemeente, de Inspectie Verkeer en Waterstaat en LNVL. Het is nu gebruikelijk dat een gemeente over een verzoek voor een bouwplan contact opneemt met de Inspectie Verkeer en Waterstaat, maar voor februari 2003 was dat nog niet gebruikelijk en evenmin verplicht. Veel plannen van voor die datum waren het ministerie dan ook niet bekend. Dat geldt ook voor het Kronenbergproject, dat niet aan LNVL is voorgelegd en daar dan ook niet is onderzocht. De Zuidtoren is wel uitgebreid onderzocht omdat die niet zou passen in de plannen. Bij

elk project bestaat de mogelijkheid van aanpassingen waardoor het wel doorgang kan vinden. Zij heeft altijd begrepen dat Chipshol niet paste in de plannen, maar dat een aanpassing zou worden gezien. Omdat het bedrijf daarvan geen gebruik heeft gemaakt en ook niet heeft gevraagd om verder onderzoek, is dat ook niet verricht. Zij weet niet of het bouwplan voor Chipshol in de gemeentelijke toetsingscommissie is besproken en of LVNL hierbij een rol heeft gespeeld. De rol van LVNL is overigens bewaking van de luchtvaartveiligheid en optreden bij verstoring van de luchtvaartactiviteiten, niet een zelfstandige beoordeling van bouwplannen.

Zij heeft begrepen dat volgens het rapport van het Onderzoeks- en Verificatiebureau van de Kamer niet blijkt van samenspanning tegen Chipshol. Het ministerie heeft gevraagd het voorbereidingsbesluit voor de gehele gemeente te nemen en niet voor dit bedrijf of dit gebied alleen. Daarmee is er geen sprake van een vooropgezet plan tegen Chipshol. Het latere bouwverbod heeft te maken met de constatering door LVNL dat het plan leidt tot ernstige verstoring. Het ministerie hoopte dat alle problematische plannen konden worden aangepakt met een algemeen gemeentelijk voorbereidingsbesluit, maar dat is ingetrokken, waardoor alleen nog de weg van een bouwverbod openstond. De commissie van deskundigen heeft dit als voldoende ervaren en heeft geconstateerd dat het terecht is uitgebracht omdat de bouw het gebruik van start- en landingsbanen zou kunnen belemmeren.

Het ministerie heeft Schiphol gevraagd of opheffing van het bouwverbod alsnog zou leiden tot realisatie van het bouwplan waarvoor al een bouwvergunning was gegeven. Naar aanleiding van het ontoereikende antwoord zal de staatssecretaris opnieuw Chipshol en Haarlemmermeer om hun zienswijze vragen.

De commissie van wijzen moet haar oordeel over het planschadebedrag nog bepalen. De gemeente Haarlemmermeer heeft in december 2002 een vergunning voor het Kronenbergterrein verleend omdat het plan voldeed aan de bouwhoogte. De Inspectie Verkeer en Waterstaat is hierbij niet betrokken geweest.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Duivesteijn** (PvdA) vindt een zaak onder de rechter geen reden voor het parlement om geen vragen te stellen over dubieuze zaken. Het gaat hier niet om samenspanning, maar wel om het georganiseerd optreden van de overheid en van een publiek bedrijf in handen van overheden. Hoe is het mogelijk dat publieke diensten zo veel energie steken in een triviale kwestie en dat LVNL conclusies trekt zonder onderbouwing? Het gaat hem om de wijze waarop het bouwverbod tot stand is gekomen en om het optreden van de staatssecretaris, die niet in staat is de kwestie van twee verkeerd geparkeerde vrachtauto's in overleg met Schiphol op te lossen. LVNL zit in de toetsingscommissie van het bestemmingsplan Schiphol-Rijk en heeft de verkeersveiligheid bij het Kronenbergterrein in gevaar gebracht. Hij daagt de staatssecretaris uit tot een vergelijkend onderzoek. LVNL heeft aangeboden mee te denken over aanpassing van het bouwplan maar heeft op basis van niet aangenomen wetgeving de voorwaarde gesteld van een bouwhoogte van 3,5 meter. Het is terecht dat een private partij zich beroept op het bestemmingsplan. Hij vindt dat deze zaak in korte tijd moet kunnen worden opgelost.

De heer **De Krom** (VVD) meent dat niet gesproken kan worden van dubieuze praktijken en samenspanning en evenmin van tientallen miljoenen aan schadevergoeding.

De **staatssecretaris** beklemtoont dat de beperkingen aan bouwplannen voortkomen uit internationale normen. Onbelemmerd gebruik van de

luchthaven was met de in 2002 ingediende plannen voor bouw op het Groenenbergterrein niet mogelijk. Het bouwverbod ingevolge artikel 38 viel onder de toen geldende wetgeving. Bij de nieuwe bouwplannen van mei 2003 bleek het te gaan om vrachtauto's. LVNL toetst de versturende werking van elk gebruik. De gemeente had na intrekking van het voorbereidingsbesluit geen middelen meer en heeft een bouwvergunning verleend. Omdat het Rijk geen andere weg meer openstond dan een bouwverbod heeft bespreking van een alternatief geen zin, zeker nu de indiener zelf geen aanpassing van het plan wil omdat hij nog onder het oude regime valt. De toetsingscommissie is niet om advies over het Kronenbergterrein gevraagd omdat het bouwplan voldeed. Om dit voor de toekomst te voorkomen is in het huidige Luchthavenindelingsbesluit vastgelegd dat er vooraf altijd overeenstemming moet zijn. Zij blijft erbij dat er openheid is betracht en dat er geen sprake is van dubieuze zaken. Het is een zaak van wederzijds belang om hier uit te komen. Zij wijst erop dat Chipshol wel zijn bezwaar heeft ingetrokken maar niet zijn bouwplan. Dat hangt nog boven de markt, met dezelfde risico's als voorheen.

De **voorzitter** merkt op dat de door de heer Duivesteijn uitgereikte stukken worden toegevoegd aan het verslag¹ en sluit de vergadering.

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

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

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.