

Wijers

strekking van de toevoeging. Omdat artikel 50 een algemene maatregel van bestuur met een voorhang-procedure kent, waarbij in feite tarieven worden vastgesteld door de overheid of een regeling wordt opgesteld, kan er een gat vallen tussen het moment waarop de overgangsregeling afloopt en de algemene maatregel van bestuur na het advies van de Raad van State van kracht kan zijn. Het woordje "toegepast" zou je moeten verstaan als "direct van kracht zijn". Als wij hier met elkaar zeggen dat dat zo is, maakt dat deel uit van de wets-geschiedenis en kan het in het vervolg zo worden geïnterpreteerd. Je zou dan de AMvB voordat de overgangsregeling afloopt, met de Kamer kunnen bespreken, zodat dat naadloos in elkaar kan doorschuiven. Als we het daar allemaal met elkaar over eens zijn, hoeft er volgens mij ook niets gewijzigd te worden.

Minister **Wijers**: Juist. Geen discussie. Volstrekt met u eens.

Ik dacht dat de staatssecretaris in antwoord op de vraag van de heer Van den Berg zich ook al had afgevraagd wat de strekking van de overgangsperiode is. Mocht het onverhoopt "uit de hand lopen", niet in de zin van risico's, maar mocht je zien dat risico's zich materialiseren in een betekende mate, dan dient deze hele overgang ervoor dat je wel degelijk kunt ingrijpen. Dat is op de expliciete vraag van de heer Van den Berg het expliciete antwoord. We zouden het anders over een puur administratieve procedure hebben. Het is zoals mevrouw De Vries zei: "De Kamer heeft de vinger aan de pols en het kabinet heeft daar nu, in overleg met de Kamer, een procedure voor afgesproken die daar ook alle mogelijkheden voor biedt."

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Mag ik dat zo verstaan dat dat zou kunnen betekenen, tenzij we natuurlijk tussentijds de wet wijzigen, dat u structureel van artikel 50 gebruik zou moeten kunnen maken? Dat zou dus niet alleen in die overgangsperiode zijn na die drie jaar, waarover lid 2 gaat, maar u zou die bevoegdheid dan structureel breder gaan gebruiken dan u nu misschien voor ogen staat. Dat is formeel mogelijk. Ik zeg niet dat dat moet gaan gebeuren, maar het is mogelijk.

Minister **Wijers**: Ja, zij het dat die beslissing dan wel in het derde jaar genomen moet worden, want als je die niet neemt, houdt de overgangsperiode automatisch op. In die zin is het structureel. Het structurele kan er ook in liggen dat je in het derde jaar beslist om het niet structureel te maken.

Voorzitter! Er is een opmerking gemaakt over de relatie met de Verzekeringskamer. Op zichzelf heeft de heer Van den Berg gelijk als je een analogie zou maken met de Verzekeringskamer, zij het dat deze op iets meer afstand staat dan deze instantie. Wij moeten daarbij tegelijkertijd erkennen dat de minister van Financiën ook bezig is die relatie te heroverwegen en zijn bevoegdheden daar wat dat betreft iets te verstevigen. Maar het gaat er natuurlijk om dat de toezichthouder terzake kundig is. We zullen daar met het Bureau financieel toezicht voor zorgen op de manier waarop de staatssecretaris daar net over sprak.

Wat de kosten betreft is er een MDW-rapport "Maat houden" geweest. Daarin heeft het kabinet het principe uitgesproken dat toezicht, als het een overheidstaak is – wat het in dit geval is – uit de algemene middelen gefinancierd moet worden. In die zin kun je zeggen dat de huidige situatie met de Verzekeringskamer achterstallig onderhoud is.

Mevrouw **B.M. de Vries** (VVD): Voorzitter! Zijn de staatssecretaris en de minister het met mij eens dat het toezicht op het notariaat van ontzettend groot belang is bij de uitvoering van deze wet? Dat is mijn eerste vraag.

Minister **Wijers**: Het antwoord is "ja".

Mevrouw **B.M. de Vries** (VVD): Kan het BFT getroffen worden door bezuinigingen, omdat het onder de algemene middelen valt en de kosten niet doorberekend kunnen worden, waardoor minder toezicht uitgeoefend kan worden? Mocht dat het geval zijn, dan zal dit bij de evaluatie alsnog aan de orde moeten komen. Het toezicht is ook voor de overgangsperiode van groot belang. Het zou zuur zijn als bijvoorbeeld vanwege bezuinigingen het toezicht onvoldoende zou functioneren.

Minister **Wijers**: Gegeven het belang van het onderwerp zowel voor de

Kamer als voor de samenleving, zou het van de dan zittende bewindslie-den buitengewoon onzorgvuldig zijn als zij op dat punt zuinig zouden zijn. De Kamer kan het kabinet daar altijd op aanspreken.

Mevrouw **B.M. de Vries** (VVD): Dat is zonder meer het geval, maar dit zal voor het BFT, dat enige moeite heeft met het geheel, een belangrijk signaal zijn.

Minister **Wijers**: De heer De Jong heeft een motie ingediend over interdisciplinaire samenwerking. Wij zijn daar zeer verheugd over. Deze motie is de vrucht van het gevoerde debat. Het betreft een langlopende discussie. Met deze motie in de hand kunnen wij de verschillende beroepsgroepen aanspreken op hun verantwoordelijkheid ook ten aanzien van de al dan niet bestaande "Chinese walls" en de wijze waarop aan een en ander handen en voeten wordt gegeven. Wij juichen aanvaarding van de motie toe.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, aanstaande donderdag te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt van 22.20 uur tot 22.25 uur geschorst.

Aan de orde is de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Regelen ter beheersing en versnelling van de procedures inzake de aanleg van de vijfde baan van de luchthaven Schiphol (Wet procedures vijfde baan Schiphol) (25863).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Laat ik het standpunt van de SGP-fractie over dit wetsvoorstel maar meteen duidelijk neerzetten. Wij zijn tegen dit wetsvoorstel. Het wetsvoorstel is naar ons oordeel een onnodig instrument, en in elk geval een te ingrijpend instrument, zeker in verhouding tot het beoogde doel en de kans dat dit doel wordt bereikt. Ik heb het dan over de verkorting van de procedures. Dat geldt echter ook

Van den Berg

in relatie tot de in het geding zijnde rechtsbescherming en de onteigening, in het bijzonder de mogelijkheid van de ministeriële last tot onverwijfde inbezitneming. Voor een eventuele winst van een paar maanden onze rechtsregels juist op het punt van de rechtsbescherming in de waagschaal stellen, gaat ons veel te ver. Dat is ons een te hoge prijs.

De regering stelt dat dit wetsvoorstel geen projectwet is in de eigenlijke zin van het woord. Het eigenlijke besluit zou namelijk al zijn genomen: de PKB en de aanwijzing Schiphol. Het wetsvoorstel zou slechts regels geven voor de procedurele uitvoering van dat besluit, voor de uitvoering van de werken. De regering stelt ook dat de Schipholwet alle te nemen besluiten in stand laat. In die zin gaat de wet minder ver dan bijvoorbeeld de Vergunningenwet Westerschelde. Daar hadden wij overigens ook zeer grote bezwaren tegen. Maar al gaat deze wet misschien minder ver, de Schipholwet snijdt wel degelijk fors in de procedures van de uitvoeringsbesluiten en in de rechtsbescherming. Ik noem ter illustratie enkele onderdelen van het wetsvoorstel. Artikel 3: indien planologische medewerking niet of niet tijdig wordt verleend, kunnen onze ministers vrijstelling verlenen van bepalingen in het betrokken bestemmingsplan. Artikel 8: indien een bestuursorgaan niet of niet tijdig overeenkomstig de aanvraag beslist, kunnen onze ministers een beslissing op de aanvraag nemen. Verder noem ik de diverse inkortingen van de rechtsbeschermingsprocedures en het opzijzetten van de bezwaarschriftenprocedure. Ik ben dan toch zo vrij om deze Schipholwet als een speciale projectwet voor een speciaal project te zien. Daar hebben wij bezwaar tegen. Ik zal zo toelichten welke weg wij als de juiste zien.

Een essentieel punt is de rechtsbescherming van de burger. Die is hier in het geding door het schrappen van bezwaarschriftprocedures en het verkorten van de overige procedures. Dat zijn op zichzelf wellicht nog niet zulke principiële veranderingen, maar daar moeten wij toch in ieder geval goed over nadenken. Veel sterker nog wordt de rechtsbescherming van de burger aangetast in onteigeningskwesies: het niet horen van de Raad

van State, inschrijving van het vonnis zonder dat het in kracht van gewijsde is gegaan en vooral de last tot onverwijfde inbezitneming. Vooral dat laatste gaat ons echt te ver. Ik kom daar zo op terug.

Er is hier eigenlijk sprake van ad-hocwetgeving, geënt op noodwetgeving. Mijn fractie is nog steeds van oordeel dat wij noodwetgeving, die wij terecht hebben, moeten bestemmen voor situaties waarin er sprake is van een echte nood. Dan denken wij met name aan situaties zoals een overstroming. Ik kom zo op de parallellen in die sfeer terug. Tegen dit soort projectwetgeving hebben wij groot bezwaar. Het risico van dit soort projectwetgeving is de versterking van de tendens dat reguliere wetgeving als lastig wordt ervaren en, indien dat maar enigszins nodig is, moet worden omzeild. Dat risico is in ons land extra groot omdat wij geen constitutioneel hof kennen. De rol die de Raad van State heeft in onze wetgeving wordt veel te gemakkelijk genegeerd. Dat is ook hier gebeurd. Ik wijs op het zeer kritische verslag van de Raad van State, dat in onze ogen ten onrechte terzijde is gelegd.

Deze tendens om procedures te versimpelen, wordt ook opgemerkt door mr. Verschuuren in het Nederlands Juristenblad van 20 februari jl. Hij wijst erop dat deze tendens wordt versterkt door het rapport van de commissie-Van Kemenade inzake de juridisering van het openbaar bestuur. Terecht merkt Verschuuren dan op dat uit het oog wordt verloren dat zeker op milieuterrein wetgeving een waarborg vormt voor de betrokkenen, voor de rechtsbescherming van omwonenden en van degenen die opkomen voor het milieu. Het gaat dus om waarborgen en zorgvuldigheidsvereisten. Wij zien hier wat wij ook op andere terreinen zien, namelijk dat recht steeds meer verwordt tot een instrument in plaats van tot waarborg. En nu zeg ik niet dat recht geen instrumentele functie heeft, maar recht heeft in de eerste plaats een waarborgfunctie.

Wij vinden aparte projectwetten die reguliere procedures van voorbereiding en rechtsbescherming opzijzetten, echt een heilloze weg, maar wat vinden wij dan de aangewezen weg? Wij hebben steeds bepleit dat er echt moet worden gestreefd naar integratie van procedures, maar dan in een

algemeen wettelijk kader. Wij zijn voor het zoveel mogelijk integreren van procedures. Zo'n wetsvoorstel zouden wij graag zien.

In de nota naar aanleiding van het verslag heb ik tot mijn vreugde gemerkt dat de regering nu ook zegt dat zij werkt aan wetgeving voor een meer gestroomlijnde procedure voor grote projecten. Daar ben ik het geheel mee eens, want ik heb steeds voor die richting gepleit. Misschien kunnen de bewindslieden nog verduidelijken wat hun daarbij voor ogen staat.

Ik wijs nog op één aspect van dit wetsvoorstel. Er zijn al grote achterstanden opgelopen die voorkomen hadden kunnen worden. Ik doel op de lange voorbereidingstijd van de PKB en de aanwijzing Schiphol. Voor het vragen van verweer is veel tijd genomen. De beroepstermijn voor de PKB sloot op 19 februari 1996 en de Raad van State heeft eerst op 8 november 1996 verweer gevraagd. Dat is door een misverstand pas begin december 1996 ontvangen. Dat is toch wel merkwaardig. Vervolgens is dat verweerschrift na ruim zeven maanden ingediend. Vorige week heeft de Afdeling bestuursrecht spraak uitspraak gedaan. Dat is wel laat. De minister zal misschien willen bevestigen dat de uitspraak over de aanwijzing nog niet onherroepelijk is. Wat is de situatie als dit wetsvoorstel in werking treedt, terwijl de aanwijzing nog niet onherroepelijk vaststaat? Artikel 14 komt dan in een wat merkwaardig licht te staan.

Nu het argument van de tijdswinst. Ook als het voorliggende voorstel tot wet wordt verheven, is het zeer de vraag of de beoogde tijdswinst daadwerkelijk kan worden behaald. Van veel zijden worden hierover twijfels geuit. In het verslag hebben wij erop gewezen dat de minister van Verkeer en Waterstaat daar zelf eerder niet in geloofde; ik herinner nog eens aan het algemeen overleg van 11 september 1996.

Toen is ook al onderkend dat de enige echte tijdswinst is te behalen bij het versnellen van onteigeningen, maar dat schept juist weer risico's van extra weerstanden en vertragingen en een te verwachten kritische houding van de rechter. In dit verband wijs ik ook op de conclusies van de minister van VROM in de brief van 18 juli 1997 naar aanleiding van het onderzoek van prof. Ten Heuvelhof. Als je die lijn doortrekt, is

Van den Berg

ook deze weg niet goed begaanbaar, vinden wij. Zou de regering daarop willen ingaan?

Voorzitter! De grootste moeite heeft mijn fractie nog met de mogelijkheid van een ministeriële last tot onverwijld inbezitneming. Dat doorkruist rechtstreeks de normale onteigeningsprocedures. Die procedures zijn juist vanwege het zeer ingrijpende karakter van onteigening en de noodzaak van een adequate bescherming van het eigendomsrecht niet voor niets zo zorgvuldig opgesteld.

Naar ons oordeel is onverwijld inbezitneming zodanig ingrijpend en maakt zij een zodanig grote inbreuk op de bescherming van het eigendomsrecht van de burger, dat dit instrument alleen dient te worden gebruikt in echte noodgevallen. Dat is tot nu toe ook altijd zo geweest. Ik denk dan aan de situatie dat sprake is van het in gevaar zijn van de veiligheid, zoals bij overstroomingsrisico's. Hiervoor verwijs ik naar de evaluatie van de Deltawet grote rivieren, waarin dit ook een plaats had. In het boekje "Uit nood geboren" wordt ook uitdrukkelijk gezegd dat dit beperkt dient te blijven tot echte noodsituaties. Bij overstromingen of oorlogssituaties hebben wij de ministeriële last tot onverwijld inbezitneming. Wij vinden het een gevaarlijke weg om dat in dit type wetgeving te introduceren, omdat er geen sprake is van een echte noodsituatie.

Mijn fractie onderkent dat er grote belangen in het spel zijn, maar het belang van het eigendomsrecht mag daarbij bepaald niet worden onderschat. Vandaar dat mijn fractie heeft voorgesteld om in ieder geval dit onderdeel van het wetsvoorstel te schrappen, namelijk artikel 17 dat deze ministeriële last tot onverwijld inbezitneming bevat. Dat amendement is inmiddels ingediend.

De regering stelt dat het wetsvoorstel geen extra financiële consequenties heeft voor de overheid, bijvoorbeeld in de vorm van een hogere schadevergoeding. Is dat niet te gemakkelijk gezegd? Zou juist die onverwijld inbezitneming niet tot hogere schadevergoedingen kunnen leiden? Voor wiens rekening komen die dan?

Voorzitter! Mijn oordeel is duidelijk en dat heb ik aan het begin reeds gegeven. Zo moeten wij niet met onze wetgeving omgaan. Stroomlijning van procedures, heel graag,

daar ben ik altijd voorstander van geweest, maar geen ad-hocwetgeving en noodwetgeving alleen bij echte nood.

□

Mevrouw **Van 't Riet** (D66):

Voorzitter! In de randen van de nacht spreken wij over het wetsvoorstel dat tot doel heeft de vijfde baan zo snel mogelijk aan te leggen en in gebruik te nemen. Door de ligging van de vijfde baan zullen omwonenden straks ondanks de verdere groei van de luchtvaart minder geluidsoverlast hebben. De luchthaven met haar vier banen loopt bij verdere groei tegen de milieugrenzen aan. Als de vijfde baan er ligt, kan Schiphol weer een tijdje verder.

De Kamer heeft de minister dan ook meer dan eens gevraagd voort te maken met de procedures die noodzakelijk zijn om te komen tot aanleg van die vijfde baan. De fractie van D66 heeft daarbij altijd als voorwaarde gesteld dat versnelling van de procedures niet ten koste mag gaan van de rechtsbescherming en de inspraak van de burger, hoezeer wij ook de milieucondities rondom Schiphol willen verbeteren.

In 1996 is al eens gesproken over een speciale wet. De minister was toen van mening dat van zo'n wet weinig te verwachten was en dat deze slechts geringe tijdswinst zou opleveren. Bovendien zou het op 11 september 1996 – de heer Van den Berg verwees er ook al naar – te laat zijn om nog een speciale wet in het leven te roepen. Een speciale wet zou alleen nog gericht kunnen zijn op onteigening, waarbij het risico dat de rechter daarmee niet akkoord gaat, volgens de minister groot is. Wat is er sindsdien veranderd waardoor zo'n speciale wet wel versnelling kan bewerkstelligen en de rechtsbescherming kan waarborgen zonder dat de rechter dit corrigeert?

Zoals de fractie van D66 in het verslag al stelde, is een wet die bestaande wetgeving opzijzet en de burgers minder waarborgen biedt, slechts in uitzonderlijke situaties gerechtvaardigd. D66 heeft met dit soort wetgeving in eerdere instantie ingestemd toen het ging om levensbedreigende situaties zoals bij de Wet op de waterkering en de Deltawet grote rivieren. Bij de aanleg van de vijfde baan gaat het niet om een levensbedreigende situatie. Wij willen ervoor waken dat er niet te

gemakkelijk naar specifieke wetgeving wordt gegrepen die normale procedures buiten werking stelt. Daarom zou mijn fractie graag van de ministers horen wat in dit specifieke geval deze wetgeving zo noodzakelijk maakt. Wat is bijvoorbeeld het verschil met de HSL? Ook dit is een project van groot nationaal belang dat wij graag zo snel mogelijk aangelegd zouden zien, maar specifieke wetgeving is, naar ik heb begrepen, voor het kabinet te ingrijpend.

De vraag van de Raad van State wanneer een project van een zodanige betekenis is en zo urgent is dat projectwetgeving kan worden overwogen, is in de ogen van mijn fractie zeer relevant. De Raad van State vraagt om een meer principiële motivering van de wenselijkheid en de urgentie dan in de memorie van toelichting wordt gegeven. Het kabinet antwoordt daarop dat het uitgangspunt van de wetgeving is dat de principiële beslissing over wel of geen vijfde baan onherroepelijk is geworden en dat het bij de voorgestelde procedure slechts gaat om uitvoering van de genomen beslissing. Mijn vraag is of daarmee onze rechtsstaat niet wordt aangetast. D66 heeft grote aarzeling over deze inperking van procedures, met name op het gebied van onteigening. Ik kom hier later op terug.

Met dit soort wetgeving ad hoc weet de burger zo langzamerhand niet meer waar hij aan toe is. De regering is zich dat ook bewust en heeft daarom in algemene zin gewerkt aan gestroomlijnde procedures zoals bij de aanscherping van de Tracéwet, de herziening van de luchtvaartwetgeving en het ICES-project inzake de rijksprojectenprocedure. Dit duurt echter te lang om uitvoering en versnelling van de vijfde baan te realiseren.

In het verslag naar aanleiding van het wetsvoorstel heeft mijn fractie de ministers gevraagd schematisch aan te geven welke procedures precies gewijzigd worden ten opzichte van de normale situatie en om per afwijking de tijdswinst aan te geven. Het is jammer dat de ministers aan dit verzoek geen gehoor hebben gegeven, omdat er nogal wat discussie is over die tijdswinst. Het zou voor mijn fractie duidelijkheid kunnen scheppen over de precieze tijdswinst die geboekt kan worden. Tijdens het rondetafelgesprek dat in de Kamer over dit onderwerp is

Van 't Riet

gehouden, bleek dat een aantal deskundigen deze tijdswinst in twijfel trokken. Zij stelden zelfs dat door deze wet de procedures zelfs langer zouden kunnen worden dan in een normale situatie. Ik zou hier graag een reactie op krijgen.

Beslissingen ten principale met betrekking tot de aanleg van de vijfde baan worden genomen in de PKB en de aanwijzing Schiphol. De procedures hiervoor zijn inmiddels afgerond. De Raad van State heeft uitspraak gedaan. Het gaat nu om stroomlijning van de vervolgproucedures van deze twee besluiten. De hoofdlijnen van het wetsvoorstel gaan met name over de ruimtelijke ordening, vergunningaanvraag en onteigening. Op het gebied van de ruimtelijke ordening kunnen de ministers van Verkeer en Waterstaat en van VROM vrijstelling geven van al die bepalingen op gemeentelijk planologisch niveau die zich niet verdragen met de PKB of het aanwijzingsbesluit. Dit gebeurt als de provincie Noord-Holland of de gemeente Haarlemmermeer niet of niet tijdig medewerking verleent. Mijn vraag is: is dit procedurevoorstel niet overbodig nu zowel de provincie als de gemeente Haarlemmermeer haar medewerking al heeft verleend? De Raad van State vindt de tijdswinst overigens kwestieus en verwijst onder andere naar artikel 30 van de Wet op de ruimtelijke ordening. Als reactie daarop hebben de ministers artikel 21 aan de wet toegevoegd. Wordt hiermee alle kritiek van de Raad van State ondervangen?

Het is met name het samenvoegen van alle beroepsprocedures tot één beroepsgang bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State en de beperking van de termijn waarbinnen die afdeling uitspraak moet doen, die de meeste tijdswinst geven. Op zichzelf zou mijn fractie daar in dit specifieke geval geen problemen mee hebben. De vraag die echter wel gesteld moet worden, luidt: wat gebeurt er als de Raad van State zich niet aan die termijn houdt? Wat is de sanctie?

Met de stroomlijning van de vergunningsprocedures en de regierol van Verkeer en Waterstaat heeft mijn fractie ook geen problemen. Uit de evaluatie bij de Deltawet grote rivieren bleek dat deze twee maatregelen zeer zinvol waren bij het tegengaan van onnodig tijdverlies. De voorstellen op het gebied van

onteigening vindt mijn fractie echter wel erg ingrijpend, ook na de wijzigingen die door het kabinet naar aanleiding van de kritiek van de Kamer zijn voorgesteld. Het heeft jaren geduurd voordat men tot een definitief besluit over de uitbreiding van Schiphol is gekomen. Lange tijd was er onzekerheid over de vraag welke baan het uiteindelijk zou moeten worden: de 5G-, de 5GG- of de 5P-baan. Tot kort voor het debat in de Kamer wist nog niemand waarop het uit zou komen.

In 1995 is het besluit dan uiteindelijk gevallen. Voor sommige omwonenden was dit een opluchting; voor anderen betekende het veel onzekerheid over de toekomst. Het enige wat zeker is, is dat men niet kan blijven wonen waar men nu woont. Maar pas op het moment dat duidelijk is welk bedrag men voor het oude huis krijgt, kan gezocht worden na vervangende woonruimte.

In het gewijzigde voorstel van het kabinet wordt, als men het in een minnelijk overleg niet eens wordt, de rechter verzocht een uitspraak te doen over vervroegde onteigening. De rechtbank bepaalt dan meteen een aan de onteigende te betalen voorschot op de schadeloosstelling. Het vonnis wordt daarna direct ingeschreven in het register. Dit betekent dat het eigendom dan meteen overgaat. In artikel 14 van de Grondwet staat dat onteigening alleen kan geschieden in het algemeen belang en tegen vooraf verzekerde schadeloosstelling. Deze schadeloosstelling hoeft niet vooraf verzekerd te zijn wanneer ongeval van nood onverwijld onteigening geboden is. Maar daar is in dit geval geen sprake van. Betekent dit niet dat de procedure zoals die nu is weergegeven, in strijd is met de Grondwet? Deze vraag is ook in het verslag gesteld, maar niet beantwoord.

Als deze procedure niet snel genoeg gaat, dan kan de minister van Verkeer en Waterstaat een last geven tot onverwijld inbezitneming. Ook dan moet er een voorschot worden betaald. Zowel tegen de last als tegen het voorschot kan een kort geding worden aangespannen. De mogelijkheid om een last te geven tot onverwijld inbezitneming is een zeer zwaar middel. Een van de hoogleraren sprak tijdens de hoorzitting over een "ruig" middel. In artikel 73 van de Ontheffingswet

staat dat alleen ongeval van brand of watersnood overgegaan kan worden tot onverwijld inbezitneming. Dit gedeelte van de Ontheffingswet wordt met het voorliggende wetsvoorstel buiten werking gesteld. Naar de mening van mijn fractie is de situatie voor Schiphol echter niet zodanig urgent dat op deze manier van de Ontheffingswet kan worden afgeweken.

Van de belanghebbenden hebben wij vanavond een brief gekregen waarin stond dat met deze nota van wijziging in de praktijk niets terecht komt van de beoogde versnelling. Zij stellen dan ook voor om deze wijziging weer ongedaan te maken. Zoals de minister naar aanleiding van onze opmerkingen in het verslag kan weten, zien wij hier niets in. Wij zouden de ministers willen voorstellen om gewoon de Ontheffingswet te volgen en hier geen uitzonderingen op toe te staan.

Kortom, de fractie van D66 is zeer kritisch over dit wetsvoorstel en teleurgesteld over de zeer beperkte beantwoording van de vragen. Wij toetsen deze wet aan het feit dat speciale wetgeving alleen in zeer urgente gevallen zou moeten worden toegepast, aan de mate van versnelling die dit wetsvoorstel zou aanbrengen en aan de rechtsbescherming die dit voorstel zou bieden aan de burger. Alledrie zijn voor mijn fractie nu nog onzeker. Er is veel twijfel over de versnelling en de voorstellen zijn ingrijpend, met name op het gebied van de onteigening.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! De bezwaren van de fractie van D66 lijken zo groot te zijn dat ik mij niet kan voorstellen dat er nog een moment is waarop zij steun aan het wetsvoorstel geeft.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Wij hebben een heel kritisch oordeel over deze wet. De uiteindelijke beoordeling zal ik geven na de beantwoording van de ministers. Die ruimte wil ik nog wel laten.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Voorzitter! Ik heb één passage gemist in het betoog van mevrouw Van 't Riet en wel over het volgende. In dezelfde hoorzitting waaruit zij citeerde, heeft de milieubeweging aangegeven alle van toepassing zijnde procedures, vergunningen, beschikkingen en ontheffingen te

Van 't Riet

zullen aangrijpen om te belemmeren dat 5P er komt, omdat zij 5GG wil. Wat vindt zij van zo'n opstelling?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat vind ik niet iets wat wij in de normale procedures wenselijk achten. Echter, uit de nota van wijziging blijkt dat dit niet voorkomen kan worden met de voorstellen die nu door de minister worden gedaan. Je bereikt er niets mee.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): De nota van wijziging gaat met name over het onderdeel onteigening, maar in het wetsvoorstel zit nog meer, namelijk een stroomlijning, een coördinatie die afgedwongen kan worden om oneigenlijk gebruik van procedures om de eigen politieke zin door te drijven, te vermijden. Wat vindt u van dat gedeelte?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik heb al aangegeven in mijn inbreng dat ik met de stroomlijning van de procedures, bijvoorbeeld de voorstellen die de minister doet over de vergunningen, geen moeite heb. Ik ben het wel met de heer Van den Berg eens, die vroeg: wat houdt je dan nog over om ad-hocwetgeving te rechtvaardigen? Dat is een dilemma waarover ik nu nog geen uitspraak wil doen.

□

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Ik spreek op dit punt mede namens de GPV-fractie.

Voorzitter! Op het snel doorlopen van procedures is niets tegen. Het wordt wat anders als van de normale door de wetgever in het leven geroepen procedures moet worden afgeweken om maar versnelling aan te brengen in procedures. Nu kan het subtiel liggen. En dat ligt het in het geval van Schiphol ook, en dus moeten we volgens de regering niet spreken van versnelling van procedures, maar van het voorkomen van vertraging. Ons ontgaat het principiële verschil tussen beide op dit punt. Wij zijn er toch met ons allen bij geweest, toen wij in het verleden bepaalden dat er bepaalde procedures zouden moeten zijn met bepaalde rechtsgevolgen. Er dient dan sprake te zijn van een noodtoestand, wil je van rechtsgeldige procedures afwijken c.q. daarvoor een speciale wet in het leven roepen, om versnelling van bepaalde

besluiten te bewerkstelligen dan wel vertraging te voorkomen.

Van een dergelijke noodtoestand is in het geval van Schiphol wat ons betreft geen sprake. Er is hooguit sprake van een groot economisch belang om tijdig de vijfde baan gereed te hebben. Bij dat economische belang kunnen wij ons wel iets voorstellen. Het is alleen de vraag of het doel dit middel heiligt. De noodzaak, voorzover je daarvan kunt spreken, is ontstaan door een veel te snelle groei van de aantallen passagiers, de aantallen vluchten, door een volstrekt foutieve prognosticering van die aantallen, door gebrek aan een tijdig selectief beleid en door de wens om deze misrekeningen niet te laten uitmonden in vertragingen van de verdere groei van Schiphol. Onze fracties hebben er niets op tegen wanneer binnen de bestaande regelgeving wordt geprobeerd versnelling en afstemming te bereiken. De clustering van de 144 vergunningprocedures – zeker geen gering aantal – is wat dat betreft een schoolvoorbeeld van hoe er in dezen winst kan worden geboekt. Ook zouden de mogelijkheden moeten worden benut om een selectief beleid te voeren, opdat een aparte wet versnelling procedure vijfde baan Schiphol zou kunnen worden voorkomen. Die benadering klemt temeer, omdat zodra de vijfde baan daar is, alweer het volgende probleem aan de orde is, namelijk dat de baan al zo ongeveer vol zit op het moment dat zij gereed is.

Bij dit alles komt ook nog eens dat deze ontwerpwet de indruk wekt dat de grote vertragingen veroorzaakt worden of zijn door de inspraak door burgers, door belanghebbenden. De werkelijkheid is natuurlijk anders. Wij hebben daar een- en andermaal over gesproken. De vertragingen waren vooral politiek of bestuurlijk van aard. Die hebben wij dus in wezen aan onszelf te wijten, als je al in termen van verwijten wilt spreken.

Ten slotte moet ook de geringe tijdswinst in de discussie worden gebracht. Anderen hebben er ook al op gewezen. De regering was oorspronkelijk zelf ook al van mening dat die tijdswinst eigenlijk niet zou opwegen tegen het grote punt van dit projectvoorstel. Het gaat ons al met al te ver het gekozen stelsel van verantwoordelijkheden en rechtsbescherming te doorbreken op de manier waarop dat nu gebeurt, namelijk op incidentele basis.

Wanneer je op dit gebied iets wilt oplossen, wilt stroomlijnen, dan moet dat in algemene zin gebeuren. Onze fracties hebben in dit kader opgemerkt dat het bij afwijking van bestaande procedures in ieder geval helder moet zijn welke criteria worden gehanteerd bij de beslissing om al dan niet af te wijken. In de nota naar aanleiding van het verslag wordt hierover niet echt duidelijkheid gegeven.

Samenvattend merk ik op dat wij grote moeite met dit wetsvoorstel hebben. Er moeten heel goede argumenten worden aangevoerd, willen wij voor deze wet kunnen stemmen. In de nota naar aanleiding van het verslag hebben wij deze argumenten gemist. De nota naar aanleiding van het verslag was erg kort, zelfs korter dan het verslag. Dit is wel eens mogelijk: als een situatie volstrekt helder is, kun je met een heel korte nota naar aanleiding van het verslag volstaan. Gezien het fundamentele karakter van het afwijken van de normale procedures in ons rechtstelsel, had van de regering in dit geval echter een intensievere behandeling verwacht mogen worden.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Ik stel u dezelfde vraag als ik mevrouw Van 't Riet heb voorgelegd. Wat is de mening van de fracties van de RPF en het GPV over het feit dat twee milieuorganisaties ons in die bekende hoorzitting hebben gemeld alle denkbare procedures te zullen gebruiken om de aanleg van de 5P-baan te frustreren zolang het mogelijk is, omdat zij politiek een andere baan wensen? Wat vindt u van deze opstelling?

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik vind die weinig constructief en wij kijken ook niet naar al die procedures uit. Wij moeten echter erkennen dat er rechtsregels en dus ook rechtsgevolgen zijn. Dit is een van die rechtsgevolgen, waarvan instanties, verenigingen en zelfs personen gebruik kunnen maken.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Als de volksvertegenwoordiging na meer dan tien jaar discussie uiteindelijk een beslissing neemt, in alle openheid en volgens democratische processen, zowel hier als in de Eerste Kamer, is het toch zaak dat zo'n besluit naar de letter en de geest wordt uitgevoerd? Er kan dan

Stellingwerf

toch niet in de uitvoering alsnog een politieke discussie over worden gevoerd via al die procedures?

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik heb al gezegd dat dit probleem in algemene zin moet worden aangepakt. Hiermee sluit ik aan bij de woorden van de heer Van den Berg.

□

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Voorzitter! Het is bekend dat de fractie van de VVD notoir en overtuigd voorstander is van snellere realisatie van zogenaamde grote projecten dan tot nog toe gebruikelijk is. De juridisering van de Nederlandse samenleving heeft dermate extreme vormen aangenomen, dat het soms belangrijker lijkt om procedures en formaliteiten na te leven dan om maatschappelijk belangrijke projecten van de grond te krijgen: Nederland procedureland. Onze procedures lijken soms potten stroop of plakkend asfalt.

De aanleg van de vijfde baan van Schiphol is zo'n negatief voorbeeld. Al in 1986 is in het structuurschema Burgerluchtvaartterreinen besloten tot het aanleggen van een vijfde baan bij Schiphol. Aan de vaststelling van het SBL ging een procedure van ongeveer drie jaar met inspraak en overleg vooraf. In het SBL werd ertoe besloten voor de vijfde baan enkele varianten te ontwerpen en deze met alle voors en tegens breed maatschappelijk te bespreken. Deze zes varianten zijn tien jaar lang onderwerp van discussie, overleg, inspraak, aanpassingen en bijstellingen geweest. Alle denkbare betrokkenen, van Amsterdam Airport Schiphol tot en met tegenstander vereniging Milieudéfensie, hebben vele keren hun zegje erover kunnen doen. Uiteindelijk koos de regering eind 1995 in de PKB Schiphol voor variant 5P. Vervolgens heeft de Tweede Kamer na hoorzittingen, onder andere opnieuw met de milieubeweging, maar ook met andere betrokkenen, in 1996 de PKB in geamendeerde vorm vastgesteld, tegen de zin van de vereniging Milieudéfensie en de stichting Natuur en milieu, die variant 5GG wensten. De VMD kocht vervolgens grond op nabij de 5P-baan om de uitvoering tegen te werken. Zij wilde ook een door de rechter verboden actie van zilverpapier aan ballonnen houden

en zij kondigde aan om alle rechtsmiddelen in alle denkbare vervolgpcedures te zullen gebruiken om de uitvoering van de op democratische wijze tot stand gekomen 5P-baan tegen te houden.

Voorzitter! Omdat er door het Rijk, de provincie de gemeenten en de waterschappen ongeveer 406 vergunningen, beschikkingen, ontheffingen voor de feitelijke realisatie van die 5P-baan moeten worden afgegeven, kan het rekkingsproces zeker tot ongeveer het jaar 2005 worden volgehouden, hetgeen kennelijk de bedoeling van sommigen is. Op deze manier kunnen belangrijke besluiten van de volksvertegenwoordiging feitelijk worden tegengewerkt. De totale procedure van de 5P-baan zou op zo'n manier 22 jaar duren. Ik vind dit een morele miskenning van het primaat en van het laatste, democratische woord van de volksvertegenwoordiging. Bovendien is het administratieve, het bestuurlijke procesrecht naar mijn mening niet bedoeld om democratisch genomen besluiten van de volksvertegenwoordiging de facto te trachten ongedaan te maken of op te schorten. Maatschappelijk gaan wij bovendien absoluut de verkeerde kant op als gedreven kleinere groepen in de praktijk zo'n belangrijk stempel kunnen blijven drukken op de realisatie en in dit geval de non-realisatie van belangrijke projecten waartoe op democratische manier besluiten zijn genomen.

Voorzitter! Mede om die reden, maar ook omdat procedures in Nederland gewoon veel te lang duren, heb ik, met instemming van de VVD-fractie, een nieuw model ontwikkeld voor de realisatie op rijksniveau van grote projecten als een HSL, een Betuwelijn en ook een vijfde baan Schiphol. Mijn model bouwt voort op de juridisch bestuurlijke manier waarop in Nederland een gemeentelijk bestemmingsplan tot stand komt. Dat betekent één keer inspraak, overleg en maatschappelijke discussie over een variantenpakket voor – ik neem een voorbeeld op rijksniveau – een nieuwe 5P-baan. Na de discussie over de varianten kiest de regering voor één van de varianten als het preferente ontwerpmodel met de uitvoeringsaspecten erbij. Tegen dit gekozen preferente model mogen belanghebbenden bezwaar maken bij de

regering. De regering weegt vervolgens de ingediende bezwaren weer af en zij stelt daarna het definitieve model vast in de vorm van een wetsvoorstel dat aan de Tweede Kamer wordt aangeboden. Afgewezen of onvoldoende gehonoreerde bezwaarden kunnen en mogen dan bij de Tweede Kamer tegen dit voorstel in beroep gaan. De Tweede Kamer stemt daarna, na het horen van appellanten, in met het wetsvoorstel, al dan niet op onderdelen in geamendeerde vorm. Als dan ook nog de Eerste Kamer heeft ingestemd, kan de wet worden afgekondigd en treedt deze in werking. Omdat een dergelijke wet alle elementen van de huidige aparte wetten in die ene wet incorporeert, en als het ware de aspecten ruimtelijke ordening, milieu, luchtvaart en wat er verder aan de orde is, meeneemt, zoals onlangs de commissie-In 't Veld adviseerde, en omdat zo'n nieuwe nationale wet boven regelingen van gedecentraliseerde overheden gaat en deze als het ware opzichschuift en omdat in mijn model ook de uitvoeringsaspecten zijn meegenomen, kan na de afkondiging van de wet meteen de spa in de grond.

Uiteraard moet er in de wet ook een schadevergoedingsbepaling voor gedupeerden worden opgenomen en een onteigeningstitel. In verband met Europese regels voor rechtsbescherming dient ook een onafhankelijke rechter een oordeel te kunnen vellen over bezwaren van betrokken burgers. Dit kan naar mijn mening door de onafhankelijke rechter een marginale toetsingsbevoegdheid te geven voor concrete gevallen zonder dat de rechter daarmee op de stoel van de wetgever gaat zitten. Hij geeft dus een oordeel over de vraag of de overheid ten opzichte van de appellant in redelijkheid en billijkheid tot het besluit en de wet heeft kunnen komen en of zij daarbij de belangen van betrokken appellant voldoende in ogenschouw heeft genomen.

Voorzitter! Op zo'n manier kunnen wij heel veel van de huidige problemen die wij nu bij de 5P-wet tegenkomen, oplossen. De voordelen van dat systeem zijn naar mijn mening zonneklaar. Er wordt volop rechtsbescherming geboden via de inspraak. Er is een mogelijkheid om bezwaar te maken en om beroep in te dienen. Je kunt naar de rechter in het algemeen, je kunt naar de rechter

Te Veldhuis

voor een schadevergoeding en je kunt naar de rechter in het kader van de onteigening. Maar de algemene rechtsgang wordt tot één keer beperkt in plaats van zoals nu bijna eindeloos voor hetzelfde project. Ik noemde al de mogelijkheid om 406 keer tegen dezelfde 5P-baan bezwaar en beroep aan te tekenen; 406 keer, voorzitter, waar zijn wij dan mee bezig!

Projecten van rijksbelang worden op die manier sneller gerealiseerd. Bovendien geldt dat besluiten die zijn gericht op een nationaal belang en ook op nationaal niveau zijn genomen, dan qua uitvoeringsmogelijkheid niet meer afhankelijk zijn van de allerzwakste procedure-schakel op gedecentraliseerd niveau, bijvoorbeeld doordat een waterschap een vormfoutje maakt bij een vergunning voor het overkluizen van een sloot. Zaken van nationaal belang worden op die manier op nationaal niveau afgehandeld. Dat doen wij met fiscale en sociale wetgeving, met onderwijswetgeving en met milieuwetgeving, dus waarom niet in dergelijke gevallen? Oneigenlijk gebruik van administratief procesrecht wordt vermeden, althans de kop ingedrukt. Het betekent ook dat kleine belangengroeperingen niet onevenredig kunnen worden bevoordeeld en dat de juridisering tot redelijke proporties wordt teruggebracht. In feite komt dergelijke project-wetgeving neer op een bijzondere wet voor bijzondere nationale projecten, maar zonder verlies van een absoluut redelijke mate van rechtsbescherming en met behoud van een fatsoenlijke totstandkomingsprocedure.

Tegen deze achtergrond van ons eigen model heeft de VVD-fractie geen warme gevoelens gekregen bij de nu voorliggende spoedwet voor de aanleg van de 5P-baan. Wij hebben weliswaar al bij de vaststelling van de PKB Schiphol voor een lex specialis, een 5P-wet gepleit en trouwens ook al jaren daarvoor – in 1986 heb ik dat voor het eerst gedaan – maar dan wel in de vorm en volgens het model zoals ik zojuist heb uiteengezet. Wij vinden het met anderen jammer dat er niet al twee jaar geleden zo'n lex specialis is gekomen. Dat zijn toch twee verloren jaren.

Ons model is van een heel andere opzet dan hetgeen de regering ons nu voorlegt in de spoedwet 5P. De

regering laat namelijk in beginsel alle bestaande wetgeving en alle 406 beschikkingen in stand, maar knabbelt er hier en daar wat van af. Dat model bevat gelukkig een dwangregeling voor gestroomlijnde en gecoördineerde afhandeling van alle 406 beschikkingen, maar ons model integreert juist al die aspecten van alle verschillende wetten in één overkoepelende wet en in één all-in-besluit. De regering wil dus stroomlijnen met instandhouding van de onoverzichtelijke rijstebrij van 406 beschikkingen. Ik durf hier een wedje aan dat niemand van de Kamerleden op dit moment kan opsommen welke 406 beschikkingen dat zijn. Ik kan het in ieder geval niet. Wij willen die onoverzichtelijke rijstebrij juist heel overzichtelijk in een samenhangend pakket afhandelen met behoud van alle elementaire vormen van rechtsbescherming. Wij willen de nu voorliggende lex specialis voor de 5P-baan, de spoedwet, niet graag op een en dezelfde lijn gerangschikt zien met het systeem van de projectwet dat wij zelf voor ogen hebben. Ons systeem vinden wij fundamenteel anders en ook fundamenteel beter.

Wat betekent dit nu per saldo voor de waardering van de VVD-fractie voor het nu voorliggende wetsvoorstel? Zoals bekend hebben wij een tamelijk kritisch verslag gemaakt met een aantal voor ons belangrijke vragen, met name de vraag of nu wel echt belangrijke tijdswinst kan worden behaald bij de realisatie van de 5P-baan ten opzichte van de reguliere huidige procedures. Een aantal hoogleraren was daarvan desgevraagd niet geheel overtuigd, al waren zij overigens onderling ook verdeeld over het systeem van een lex specialis als zodanig. De ene vond dat het wel aantrekkelijke kanten had, de andere niet. Men sprak niet met een mond. Na lezing van de nota naar aanleiding van het verslag heeft de VVD-fractie vanochtend besloten om in beginsel toch maar akkoord te gaan met het wetsvoorstel, zij het met enig zand tussen de kiezen en onder de uitdrukkelijke voorwaarde dat de regering alsnog bevredigend antwoordt op een aantal vragen van onze kant op het onderdeel onteigening. Ik kom er zo op terug.

Hoewel wij het wetsvoorstel niet fraai vinden, menen wij dat er toch ook voordelen met dit wetsvoorstel kunnen worden behaald. De

afhandeling van de bijna waanzinnige hoeveelheid van 406 beschikkingen wordt tot één beroepsgang gestroomlijnd en mede daardoor kan een potentiële vertraging van mogelijk enkele jaren worden voorkomen, zoals de nota naar aanleiding van het verslag zegt. Op deze manier kan ook worden voorkomen dat procedures uitsluitend of vooral worden gebruikt, misschien wel oneigenlijk worden gebruikt, om vertraging in de aanleg van de vijfde baan te bereiken. Verder wordt uitdrukkelijk uitgesloten dat via de uitvoeringsprocedure opnieuw principieel kan of mag worden gediscussieerd over het principe van de vijfde baan. Dat is wat de milieubeweging ons in de hoorzitting meldde te zullen gaan doen. Artikel 14 van de ontwerpwet roept daaraan een halt toe. Wat ons betreft is dat terecht, want het mag alleen maar gaan over de concrete uitvoering van het eenmaal genomen democratische besluit. Het laatste woord van de volksvertegenwoordiging, die uitdrukkelijk heeft besloten om de 5P-baan aan te leggen, wordt op die manier beter gewaarborgd. Zo hoort het ook in een parlementaire democratie. Op deze manier wordt tevens bereikt dat op diverse plaatsen rond Schiphol sneller een reductie van liefst 30% van de huidige geluidshinder wordt bereikt. Dat is pure milieuwinst.

In het voorstel van de regering vindt ook geen fundamentele inperking van de rechtsbescherming plaats, omdat er tijdens de PKB-procedure al heel veel inspraak en overleg is geweest. Bovendien zijn er al eerder mogelijkheden geweest om beroepen in te stellen, zoals tegen de aanwijzing van Schiphol bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Nog net vorige week heeft de Raad van State de ingestelde beroepen ongegrond verklaard. Het moet ook een keer ophouden! Met name degenen die bij de rechter nu niet hebben gewonnen, moeten zo sportief, democratisch en tolerant zijn om hun verlies bij de volksvertegenwoordiging en de onafhankelijke rechter te nemen. Er is nu langzamerhand toch echt behoefte aan helderheid en zekerheid. Wij zijn inmiddels vijftien jaar met dit project bezig, en het gaat nog vele jaren duren. Kortom, op het onderdeel stroomlijning en coördinatie van procedures kent het wetsvoorstel vele voordelen.

Te Veldhuis

Voorzitter! In artikel 4 staat dat de belanghebbende er zorg voor draagt dat zo spoedig mogelijk aanvragen worden ingediend. Dat is een opdracht, een imperatieve bepaling voor een privaatrechtelijk persoon. Kan die worden afgedwongen? Ik neem aan dat Schiphol het uit zichzelf wel zal doen, maar het is zoals gezegd een opdracht aan een privaatrechtelijke rechtspersoon, of misschien wel een gewoon persoon, waarop, voorzover ik kan zien, geen enkele sanctie zit. Is dit dus op zichzelf geen loze bepaling?

In artikel 8 staat dat, indien een bestuursorgaan niet of niet tijdig overeenkomstig de aanvraag beslist, de minister of een andere minister die het mede aangaat gezamenlijk een beslissing op de aanvraag kunnen nemen. Voorzitter! Het kan toch niet zo zijn dat degene die de vergunning moet verlenen of moet beslissen, dat 100% conform de aanvraag moet doen? Zo staat het hier namelijk wel. Er zal toch op zijn minst een mogelijkheid moeten bestaan om voorwaarden te verbinden aan een vergunning. Moet je dus niet een soort bepaling toevoegen aan artikel 8, zoals die in de laatste zin van artikel 10 staat, namelijk dat je aan een vergunning of beschikking voorwaarden en beperkingen kunt verbinden?

In artikel 12 staat dat tegen een besluit beroep kan worden ingesteld door een belanghebbende. Dat betekent dus niet "eenieder". Een belanghebbende is een kleinere categorie dan "eenieder". Is dat bewust zo gedaan? Het spoort overigens met de aanbevelingen van de commissie-Van Kemenade over de juridisering. Maar ik dacht dat tot nog toe in de Algemene wet bestuursrecht "eenieder" staat. Heb ik het niet bij het rechte eind, dan hoor ik dat wel.

In artikel 13 staat dat de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State binnen acht weken na ontvangst van het verweerschrift moet beslissen, met een verlengingsmogelijkheid van zes weken. Bestaat niet het gevaar dat de afdeling het voordeel van de twijfel geeft aan een appellant, als men gebrek aan tijd heeft om te kunnen beslissen? Welke sanctie zit op het overschrijden van de termijn? Wordt het dan een fictieve toewijzing, of een fictieve afwijzing van het verweerschrift? Daar zou een antwoord op moeten komen.

Wij hebben vanmiddag een brief ontvangen van Amsterdam Airport Schiphol, ingegeven door een advies van hun raadslieden, waarin erop wordt gewezen dat de conclusie is dat op het punt van grondverwerving, dus onteigening, de nota van wijziging een belangrijke verslechtering van de positie van de luchthaven Schiphol betekent ten opzichte van het oorspronkelijke wetsvoorstel. Van de beoogde versnelling, zegt men, zal nu op het onderdeel grondverwerving weinig of niets meer terecht kunnen komen. Men licht dat dan uitvoerig toe door te zeggen dat het instrument van de last tot inbezitneming nu grotendeels van zijn kracht is beroofd doordat bepaald is dat de minister tevens een voorschot moet vaststellen. Bovendien laat zich dan de vraag stellen of het aanbieden van een voorschot niet op gespannen voet staat met artikel 14 van de Grondwet. In lijn daarmee is immers in de Onteigeningswet in artikel 74 bepaald dat de onteigenaar volledige schadevergoeding moet aanbieden. Dan worden nog een aantal praktische problemen opgesomd, zoals de vraag welke maatstaf de minister moet hanteren bij het bepalen van het voorschot en of daartegen in kort geding kan worden opgekomen, evenals tegen de last zelf. Verder deelt men mee dat de last pas werkt wanneer het voorschot is uitbetaald. Er wordt echter geen regeling getroffen voor het geval dat de beoogde ontvanger de betaling niet aanneemt. De ontvanger zou dat kunnen weigeren, omdat hij het voorschot niet genoeg vindt of uit ideële motieven. In dat geval kan Schiphol niet verder en is de versnelling weg. Hoe wil Schiphol het bijvoorbeeld wat betreft het Bulderbos voor elkaar krijgen om een voorschot uit te betalen aan 365 eigenaren, waarvan een aantal in het buitenland woont en een ander deel niet honkvast is en dus niet altijd direct bereikbaar is? Men stelt dan ook voor om artikel 17, lid 2, te laten vervallen om aan dit probleem tegemoet te komen. Ik wil graag van de regering weten hoe men deze opmerking ziet ten opzichte van de nota van wijziging.

Een tweede opmerking die men maakt, gaat over het feit dat ten aanzien van de gewone onteigeningsprocedure, waarin bij gevraagd tussenvonnissen de onteigening wordt uitgesproken, nu wordt

voorgesteld dat het nog niet onherroepelijke vonnis kan worden ingeschreven in openbare registers. Daarvoor is dan wel nodig dat de bezichtiging door de rechter-commissaris en de rechtbankdeskundige heeft plaatsgevonden en het in het vonnis bepaalde voorschot is uitgekeerd. Het blijft dus mogelijk om tegen het vonnis rechtsmiddelen van verzet en cassatie in te stellen. Zolang een zaak nog bij een andere rechter in behandeling is, zal een volgende rechter dus moeilijk een dergelijke uitspraak doen. Zo komt men tot de conclusie dat Schiphol in schijn de helpende hand wordt geboden, maar dat in werkelijkheid van de beoogde versnelling niets terecht komt. Daarom stelt men voor om ook artikel 16 te vervangen door een andere bepaling, waarbij in ieder geval het rechtsmiddel van beroep in cassatie niet meer openstaat. Ik hoor hier graag een reactie op. Het is voor de VVD-fractie namelijk een ijkpunt om te kijken hoe wij op dit onderdeel van het wetsvoorstel moeten reageren. Wij hopen dat voor dit onteigeningspunt een bevredigende oplossing en regeling denkbaar is, maar als die al door een van de betrokkenen fundamenteel wordt aangevochten, denk ik dat wij van de regering een antwoord mogen verlangen, waarbij een sluitende regeling vooropstaat. Voor ons gelden als randvoorwaarden voor instemming dat er geen strijd mag bestaan met Europese regelgeving waar het gaat om de bescherming van burgers, en dat er ook geen strijd mag bestaan met artikel 14 van de Grondwet. Die moet naar letter en geest worden nageleefd, want wij moeten niet sjoemelen met de Grondwet.

Blijkt dat allemaal heel erg moeilijk te zijn of niet te kunnen, dan vraag ik de regering om een oordeel over de mogelijkheid om dit wetsvoorstel alsnog te gaan splitsen in een onderdeel waarbij de coördinatie en de stroomlijning wordt geregeld en een onderdeel waarbij het gaat om de onteigening en of die passage in de wet in stand blijft. Als die onteigeningspassage eruit zou vallen, welke winst kan dan nog worden behaald? Het lijkt mij in ieder geval dat de winst van het eerste deel, dus van de stroomlijning en de coördinatie, is dat er in ieder geval geen onnodige vertragingen kunnen plaatsvinden en dat er snel helderheid en zekerheid voor investeerders

Te Veldhuis

gaat ontstaan. In zo'n situatie zou je misschien kunnen spreken van beter een half ei dan een lege dop.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Ik deel de bezwaren van de heer Te Veldhuis tegen juridisering van het openbaar bestuur en tegen nodeloze procedures. Ik neem echter aan dat hij de bescherming van het eigendomsrecht niet wil aantasten. Ik herinner hem eraan dat juist liberale ministers in het verleden de eigendomsbescherming tot haar huidige omvang hebben uitgebouwd. Ik beluister in de woorden van de heer Te Veldhuis dat hij daar betekend inbreuk op wil maken.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Voorzitter! Ik heb alleen gewezen op de problemen die zich naar aanleiding van de nota van wijziging kunnen voordoen. Als ijkpunt voor de VVD-fractie heb ik aangegeven dat er geen strijd mag zijn met Europese regelgeving inzake de bescherming van eigendommen van burgers. Er mag ook op geen enkele manier frustratie plaatsvinden van artikel 14 van de Grondwet. Ik heb gezegd dat dit artikel naar letter en geest moet worden nageleefd. In dit artikel heeft de bescherming van eigendom een voorname plaats. Onteigening is op zichzelf mogelijk, maar dit moet dan wel met de nodige waarborgen worden omgeven. In artikel 14 van de Grondwet wordt dit ook aangegeven.

De heer **Van den Berg** (SGP): Is deze wet het aangewezen kader voor onverwijde inbezitting?

De heer **Te Veldhuis** (VVD): Ik heb een aantal vragen en opmerkingen naar voren gebracht. Ik wacht de reactie van de regering daarop af. Daarna zal mijn fractie haar standpunt bepalen.

De **voorzitter**: Ik wijs erop dat de vergadering om 24.00 uur gesloten wordt. Het spijt mij dat ik zo streng moet zijn, maar er is besloten morgen om 9.00 uur te beginnen. Daarop gelet, kan ik niet toestaan dat deze eerste termijn tot na 24.00 uur doorloopt.

□

Mevrouw **Schuurman** (CD): Voorzitter! Het wetsvoorstel Regelen

ter beheersing en versnelling van de procedures inzake de aanleg van de vijfde baan van de luchthaven Schiphol is bij de CD-fractie om diverse redenen goed ontvangen. In de eerste plaats worden de formele beroepsprocedures ingekort. Dit lijkt onze fractie terecht, omdat die vele en langdurige procedures weliswaar een uiting zijn van ons rechtsbestel ten opzichte van overheidsbeslissingen, maar hangende de uitspraken van de administratief rechter wordt de uitvoering van het beleid tegengehouden. Dat bevordert uiteraard de bestuurlijke slagkracht van de overheid niet. Uitvoering van het gewenste beleid wordt daardoor soms sterk opgehouden. Dat hoeft niet ten koste te gaan van de rechtsbescherming van de burgers. Waar het de betrokken burgers uiteindelijk om gaat, is de hoogte van de schadeloosstelling bij onteigening of voor andere voor hen nadelige effecten. De overheid blijft gehouden die schadeloosstelling te verschaffen. Achteraf kan bij geschillen over de hoogte van dit bedrag de rechter nog worden ingeschakeld.

Deze wet wil de aanleg van de vijfde baan op Schiphol bespoedigen door uitvoering van de werkzaamheden niet langer door procedures aan banden te leggen. Terecht wijst de regering erop dat de aanleg van de vijfde baan onherroepelijk is geworden omdat de planologische kernbeslissing definitief is vastgesteld nadat alle beroepsprocedures daartegen hun beloop hebben gehad. Deze hebben die PKB niet tegen kunnen houden. De Raad van State heeft dit ook bevestigd. De luchthaven is een geweldige economische factor. De regering spreekt zelf van een zaak van nationaal belang.

De CD-fractie prijst zich gelukkig dat er blijkbaar toch nog steeds zaken van nationaal belang zijn. Nu nog uitbreiding van het aantal van dergelijke zaken en dan vooral op de onzes inziens juiste beleidsterreinen, en het gaat de goede kant op.

Wat de procedure voor de vijfde baan betreft, is voor de CD aan de hoofdlijnen van de rechtsbescherming tegen ongewenste overheidsbesluiten voldaan en kan de kritiek bij uitvoering zich beperken tot parlementaire behandeling. Dat laatste geldt temeer daar alle organisaties die het beleid willen aanvechten, hun ingang in de

Tweede Kamer terdege hebben en die kritiek hier ook gebracht kan worden. De Raad van State ziet in deze wet een afwijking van algemeen geldende regels inzake beroepsprocedures. Formeel heeft de raad daarin wel gelijk, maar ten behoeve van de uitvoering van het beleid wil de CD-fractie de praktische benadering van de regering volgen en een formeel aspect daaraan in dat geval ondergeschikt maken. Overigens is de CD voorstander om de volgende zittingsperiode van de Kamer het totaal van regelingen van beroep op overheidsbeslissingen te gaan herzien en vooral te bekorten.

In de tweede plaats is het wetsvoorstel van groot belang omdat de aanleg van de vijfde baan, zoals reeds door mij is gezegd, van groot belang voor de luchthaven is. De CD steunt de regering waar het kan, als het erom gaat de grotere economische belangen van Schiphol te dienen. Naar de mening van de CD is de aderlating van de sluiting van Fokker al meer dan genoeg voor de regio. In de sector moet een tweede rem op de mainport worden voorkomen. Juist waar het gaat om onherroepelijke besluiten, dient een krachtadig beleid te worden ontwikkeld en ook doorgezet. De controle door de Eerste en Tweede Kamer is daarbij meer dan genoeg en behoeft naar de mening van de CD geen verdere buitenparlementaire controle en beoordeling. Aan alles komt ten slotte een einde.

□

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! De CDA-fractie heeft bij de behandeling van de PKB Schiphol en omgeving reeds aangedrongen op versnelling van de procedure om te komen tot de aanleg van een vijfde baan. Wij hebben toen het voorstel gedaan om een lex specialis in het leven te roepen. Wij waren van mening dat daarmee behoorlijk wat tijdswinst geboekt kon worden om te komen tot de aanleg op Schiphol.

De bewindslieden hebben dat voorstel destijds afgewezen. Mijn fractie was het niet eens met de argumenten die de bewindslieden hanteerden voor de afwijzing. Nu Schiphol in de klem zit – afgelopen zomer hebben we er een debat over gehad – met name veroorzaakt door aanzienlijk snellere groei dan de bewindslieden in de prognoses hadden ingeschat, hebben de

Reitsma

bewindslieden op verzoek van de Tweede Kamer, althans een deel van de Tweede Kamer, de bereidheid getoond om alsnog met een wetsvoorstel te komen om te kijken welke versnelling nog te realiseren is.

Ik kwalificeer dit onder de noemer "beter laat dan niet", maar ik moet toch constateren dat kostbare tijd verloren is gegaan, terwijl we ons dat eigenlijk niet konden permitteren. Mijn fractie heeft in dit huis – ik wil dat vanavond nogmaals doen – meerdere keren gepleit bij grotere projecten, waar wij de aanleg van de vijfde baan op Schiphol ook onder verstaan, te komen tot het instrument van een projectwet. Een speciale projectwet is wat ons betreft mogelijk bij Schiphol, maar was ook mogelijk geweest bij de Maasvlakte. Je kunt wat ons betreft ook denken aan het realiseren van een kwalitatief hoogwaardig openbaarvervoersysteem in de Randstad, wat er ook met voortvarendheid moet komen. In die zin zeggen wij dat de aanleg van een vijfde baan bestuursrechtelijk op zich een bijzonder project rechtvaardigt.

Het uitgangspunt van dit wetsvoorstel is beheersing en stroomlijning van de procedures. Dat is – zeg ik collega Te Veldhuis na – iets anders dan een speciale projectwet. Ik denk dat het in dit stadium ook niet anders meer kon. Zo eerlijk moeten we zijn! Daarom is het denk ik goed om nu te kijken welke bijdrage dit wetsvoorstel nog levert tot de versnelling van de realisering van de vijfde baan en de principiële discussie over een projectwet "ja dan nee" bij grote projecten op een ander moment met de bewindslieden te voeren. Ik heb er wel een vraag over. Wanneer komt de minister van VROM – die in feite een verzoek heeft gedaan om het algemeen overleg dat we over dit onderwerp zouden hebben, niet door te laten gaan omdat zij nog met een stuk zou komen – met een nadere visie bij het parlement, zodat we met grote voortvarendheid de principiële discussie kunnen voeren?

Het voordeel van dit wetsvoorstel is in ieder geval dat er meer coördinatie ontstaat en de regiefunctie bij de minister van Verkeer en Waterstaat komt te liggen. Mijn fractie vindt dat een paar wezenlijke onderdelen van dit wetsvoorstel en beoordeelt die ook positief. Ten aanzien van die onderdelen

onderschrijven wij de opvatting van de bewindslieden dat het principe van de rechtsbescherming voldoende in stand blijft. De principiële discussie heeft al plaatsgevonden bij de PKB. Het gaat nu over vervolgproucedures, nadere uitwerking en concretisering. Beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State blijft immers mogelijk. De bewindslieden benadrukken dat het hoofddoel van de wet is het voorkomen van potentiële vertraging door langdurige beroepsprocedures. Om tijdswinst te boeken, vindt de CDA-fractie beperking van de termijnen verantwoord, zeker als het om een termijn gaat voor de Raad van State, die een aantal weken krijgt om te reageren. Het zwakke van het voorstel blijft dat bij overschrijding van die tijdslimiet er geen sanctie is. Hoe gaan de bewindslieden daarmee om? Het samenvoegen van procedures en het stellen van termijnen moeten toch tot tijdswinst kunnen leiden? Waarom wordt die tijdswinst niet opgeteld bij de zes maanden die de bewindslieden schatten? In de schriftelijke ronde hebben zij aangegeven dat de tijdswinst die op dat punt geboekt kan worden, niet meetelt, of heb ik dat verkeerd begrepen?

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! De heer Reitsma heeft de Raad van State genoemd. Bijvoorbeeld bij de Deltawet grote rivieren is gebleken dat het niet anders dan om niet-bindende termijnen kan gaan. Welke dwang zou de heer Reitsma willen uitoefenen op onze hoogste rechtsprekende college?

De heer **Reitsma** (CDA): Ik zie ook geen enkel instrument. Ik vraag dus naar de toegevoegde waarde van het opnemen ervan in het wetsvoorstel. In de schriftelijke beantwoording hebben de bewindslieden al gesteld dat er geen sanctie-instrument is. Wat is de toegevoegde waarde, of is het alleen een morele oproep aan de Raad van State om zo snel mogelijk advies uit te brengen? Ik stel dus dezelfde vraag als de heer Van den Berg op dit punt.

Voorzitter! Ik heb al gezegd dat wij de regiefunctie van de minister van Verkeer en Waterstaat prima vinden. Is de minister daarmee al aangevagen? Op welke onderdelen heeft deze functie thans betrekking? Welke problemen kan een en ander nog

met zich brengen? Voorziet de minister nog spanningen?

De CDA-fractie vindt dat zo snel mogelijk met de feitelijke aanleg begonnen moet worden. De minister schrijft dat er in principe geen risico's – bedoelt zij daarmee voor Schiphol? – aan vastzitten. Welke afspraken worden nu met Schiphol gemaakt over de feitelijke aanleg van de vijfde baan?

Omtrent de onteigening heeft een heroverweging plaatsgevonden en is er een nota van wijziging verschenen. Mijn fractie had in de schriftelijke ronde een redelijk kritische opstelling ten aanzien van de onteigening, mede ingegeven door de commentaren van een aantal betrokkenen en deskundigen. Toen ik de nota van wijziging las, dacht ik dat deze op zichzelf een verbetering was. Dat was ook het eerste oordeel van mijn fractie. Onteigening en schadeloosstelling worden als ingrijpende zaken ervaren en daarom dient daar zorgvuldig mee omgegaan te worden. In de schriftelijke voorbereiding hebben de bewindslieden geschreven dat het systeem van onteigening in principe onverkort toegepast dient te worden. Wat is dan hun oordeel over het amendement van collega Van den Berg? Er is namelijk wel degelijk een forse ingreep in het wetsvoorstel opgenomen ten aanzien van de onteigening. Ik ben benieuwd wat er met de door mij genoemde zin wordt bedoeld en hoe een en ander zich verhoudt tot het amendement van de heer Van den Berg.

De bewindslieden hebben in de schriftelijke beantwoording ook gezegd dat zij, alles afwegende, van mening zijn dat de nota van wijziging enerzijds voldoende rechtsbescherming geeft, maar anderzijds toch een snelle voortgang van het project kan plaatsvinden. Als ik dat lees, denk ik aan het punt dat collega Te Veldhuis al uitgebreid naar voren heeft gebracht, namelijk aan de brief van Schiphol. Samengevat komt men daarin tot de conclusie dat de voorgestelde wijzigingen op het gebied van de grondverwerving een belangrijke verslechtering van de positie van de luchthaven Schiphol betekenen vergeleken met het oorspronkelijke wetsvoorstel. Even verder in de brief komt men tot de conclusie dat in schijn wel de helpende hand wordt geboden – de nota van wijziging – maar dat er in werkelijkheid van de beoogde

Reitsma

versnelling niks terecht komt. Het is daarom de vraag welke toegevoegde waarde de nota van wijziging heeft voor de versnelling. Wat blijft er van die zes maanden nog over? Kunnen de bewindslieden in het antwoord in eerste termijn helder uiteenzetten hoe die zes maanden in elkaar zitten, wat daar precies onder wordt verstaan en welke consequenties de nota van wijziging heeft? Wat is hun visie op de brief die Schiphol aan de Kamer heeft gestuurd? Ook mijn fractie is van mening dat er een goed antwoord van de bewindslieden moet komen. Er mag geen strijdigheid zijn met artikel 14 van de Grondwet. Eveneens ben ik het met collega Te Veldhuis eens, dat er geen strijdigheid mag zijn met de Europese regelgeving.

In de schriftelijke voorbereiding heeft mijn fractie aandacht gevraagd voor de aanleg van een landzijdige infrastructuur. Op de hoorzitting van de gemeente Haarlemmermeer hebben wij gehoord dat een deel van een landzijdige infrastructuur valt onder de versnelling van de procedure volgens deze wet. De bewindslieden schrijven in het antwoord dat dit niet het geval is. Kunnen zij hierover helderheid geven? Hoe is het precies en hoe is het mogelijk dat de gemeente Haarlemmermeer wel van mening is dat het eronder valt? Het zou redelijk zijn om het er wel onder te laten vallen, maar ik hoor graag een nader oordeel.

In de schriftelijke voorbereiding heb ik de bewindslieden gevraagd of zij nog eens in wilden gaan op het signaal dat ons op de hoorzitting heeft bereikt, met name van de bewoners in het gebied, namelijk dat er zowel bij de bewoners als bij de bedrijven problemen zijn inzake de herhuisvesting. Ik vind het jammer dat de bewindslieden in de beantwoording van de schriftelijke ronde daarop helemaal niet zijn ingegaan. Gaat het om onteigening, dan is zorgvuldigheid belangrijk. Het is echter ook van grote betekenis dat er tijdig heldere afspraken worden gemaakt omtrent de herhuisvesting en dat blijft nu te veel in de lucht hangen.

□

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! De fractie van GroenLinks was tegen de uitbreiding van Schiphol met een vijfde baan. Dan

moet het wel heel raar lopen wil je enthousiast zijn over een wetsvoorstel dat dit proces nog eens versnelt. Dat staat verder nog helemaal los van het tijdstip waarop wij dit bespreken.

Er zijn naar onze mening politiek-bestuurlijke en juridische bezwaren tegen het wetsvoorstel in te brengen. Gelet op de tijd, zal ik proberen dat kort te doen, zodat collega Van Gijzel als laatste spreker in ons gezelschap mogelijk rond de klok van twaalf zijn bijdrage kan beëindigen.

De regering is voornemens het wetsvoorstel te verdedigen – collega's hebben er ook over gesproken – maar zij heeft vaker uitgesproken dat zij er in grote mate over twijfelt of deze speciale wet inderdaad tot iets kan leiden. In het algemeen overleg in september 1996 gaf de minister aan dat het naar haar mening te laat was om een en ander via een speciale wet te doen. Later is de minister daarop teruggekomen. Een nadere verklaring op dat punt lijkt mij toch wel terecht. De politieke verhoudingen zijn in die periode immers toch niet echt heel bijzonder verschoven.

Een ander punt waarover mijn fractie iets wil zeggen, is de kritiek van de Raad van State. Die kritiek is buitengewoon ongezoeten. Collega Van den Berg heeft er als eerste spreker al naar verwezen. Hij spreekt over ad-hockarakter, elementen van willekeur, en vergelijkbare kwalificaties. Als je zo iets al zou overwegen, geloof ik dat je het uit die ad-hocsfeer zou moeten halen en los moeten maken van het etiket van projectwet, dat per definitie toch op deze wet wordt geplakt.

In algemeen overleggen heb ik met de minister al gesproken over de politiek-bestuurlijke kant, en ik dacht dat wij daar wel vergelijkbare ideeën over hadden. De vertraging bij dit soort grote projecten wordt in belangrijke mate veroorzaakt door de politiek of het bestuur en niet of veel minder door de inspraak en alles wat met de rechtsbescherming te maken heeft. Dat wil ik nadrukkelijk onder de aandacht brengen, omdat de minister in de nota naar aanleiding van het verslag reageert op datgene wat onder andere mijn fractie heeft gezegd over de reacties van de regering op de bezwaarschriften-procedure bij de Raad van State.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): De heer

Rosenmöller legt de vertraging nu vooral bij de overheid, maar wat vindt hij dan van de opstelling van vertegenwoordigers van twee milieugroeperingen tijdens de hoorzittingen die wij hebben gehad? Zij hebben daar gemeld dat zij het niet eens zijn met de keuze voor variant 5P, want zij willen 5GG, en dat zij alle procedures die nu nog volgen, zullen gebruiken om 5P zo lang mogelijk tegen te houden. Wat vindt hij van een dergelijke opstelling?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik had mijn bijdrage eigenlijk willen beginnen met het antwoord op deze vraag, die toen nog niet was gesteld, omdat ik wist dat zij kwam. Ik heb mij ruimschoots kunnen voorbereiden op dit antwoord, omdat collega's al vergelijkbare vragen hebben gesteld. Ik vind dat een verantwoordelijkheid van die organisaties zelf.

De heer **Te Veldhuis** (VVD): U vindt niet dat het primaat van de volksvertegenwoordiging, die na heel veel overleg, inspraak en andere overwegingen een besluit heeft genomen, gerespecteerd zou moeten worden?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik vind dat het primaat bij dit soort dingen bij de politiek hoort te liggen. Dat ligt het ook, volgens mij.

Materieel gesproken sluit ik aan bij collega's die twijfels hebben over de reële tijdswinst die geboekt zou kunnen worden met eventuele aanname van dit wetsvoorstel. Wij hebben rondetafelgesprekken gehad, niet alleen met de milieubeweging, maar ook met andere belanghebbenden in dit veld en specialisten op het terrein van het recht. Daar zijn twijfels geuit. Collega Te Veldhuis heeft gelijk dat er hoogleraren zijn met verschillende invalshoeken. Sommigen zien er wel iets in en anderen zien er niets in. Wij halen een heleboel overhoop. Ik wil toch wel weten welke tijdswinst de regering nu werkelijk denkt te kunnen boeken.

Voorzitter! Ik wil nog een opmerking maken over de juridische bezwaren van dit wetsvoorstel. Volgens mij wordt de rechtszekerheid toch aangetast, als de wetgever uitzonderingen maakt op reeds bestaande wettelijke regelingen. Verschuuren schreef in het Nederlands Juristenblad: De Wet milieube-

Rosenmüller

heer en de Algemene wet bestuursrecht zijn goede en zorgvuldig tot stand gebrachte wetten die de afgelopen jaren hebben gezorgd voor een flinke verbetering van de besluitvorming, juist op het gebied van de stroomlijning en vereenvoudiging van de procedures. Deze wetten mogen niet bij elk uitvoeringsprobleem zomaar opzijgezet worden.

Rechtszekerheid betekent dat men ervan uitgaat dat de bestaande regels gelden. Nu wordt weer een situatie geschapen waarin deze verwachting wordt gelogenstraft. Ook de rechtsgeldigheid komt in het gedrang, omdat voor burgers die toevallig met dit project te maken hebben of als gevolg van deze aanleg onteigend worden, een ongunstiger regime geldt dan voor andere burgers. Tot slot wordt ook de rechtsbescherming beknot. De minister zegt dat het hierbij slechts om een uitvoeringsbesluit gaat en dat het principe van de rechtsbescherming volledig in stand is gebleven. Deze rechtvaardiging overtuigt niet. De rechtsbescherming wordt in de eerste plaats bekort door het inkorten van termijnen, waardoor het voor burgers wel erg moeilijk is om bezwaren goed voor te bereiden, en in de tweede plaats door het overslaan van de bezwaarfase. Bovendien zijn er nog veel bezwaarprocedures aanhangig bij de Raad van State tegen de aanwijzing Schiphol. Ik geloof niet dat deze op dit moment echt in het geding zijn.

Over de onteigening wil ik nog een enkele opmerking maken. Ik heb de indruk dat met de nota van wijziging iets speciaals aan de hand is. Aan de ene kant wordt in de nota van wijziging de situatie gecreëerd dat bij onteigening een voorschot wordt betaald waartegen een kort geding mogelijk is. Aan de andere kant is er de constructie van de onverwijld inbeslagneming, een naar onze mening verwerpelijke constructie. De minister kan dan zelf bepalen wanneer zij tot inbeslagneming wil overgaan en die direct in de openbare registers opnemen. Ik ben het met collega Van den Berg eens dat dit slechts in zeer uitzonderlijke gevallen, dat wil zeggen bij calamiteiten, van toepassing zou kunnen zijn. Ik geloof niet dat je met droge ogen kunt volhouden dat dit zo'n calamiteit is.

Voorzitter! De twee problemen die daar voor een deel uit voortvloeien, zijn dat de definitieve schadeloosstel-

ling aan de betrokkene pas na de onherroepelijke ingebruikname plaatsvindt. Dit maakt het zoeken van vervangende woon- en bedrijfsruimte zeer moeilijk. Bovendien moet men achteraf nog eens gaan procederen over de hoogte van de schadeloosstelling. Het tweede punt is dat ook mij duidelijk is geworden dat herhuisvesting in de Haarlemmermeer waarschijnlijk niet lukt. De gemeente stelt maar één keer woningen ter beschikking en dat zal zijn in het jaar 2000. Dat is op een moment dat de mensen allang uit de huidige huizen weg moeten zijn. Schiphol voelt zich hiervoor niet verantwoordelijk. Het is ook ons wel duidelijk geworden, onder andere uit dat rondetafelgesprek, dat bewoners – ik sluit aan bij datgene wat de heer Reitsma zei – niet alleen de indruk, maar ook de ervaring hebben dat zij in dit geval door Schiphol slecht behandeld worden. Een buitengewoon kritische kanttekening daarbij is op haar plaats.

Ik heb in essentie mijn opmerkingen over de politiek-bestuurlijke en juridische kanten gemaakt. Mijn eindconclusie kan daarom in eerste termijn al zijn dat wij buitengewoon weinig zien in dit wetsvoorstel.

□

De heer **Van Gijzel** (PvdA):
Voorzitter! Al vrij snel na de totstandkoming van de PKB – ik geloof zelfs al tijdens de totstandkoming van de PKB – heeft de heer Te Veldhuis als een van de eersten gepleit voor een projectwet in het kader van Schiphol. Wij hebben het daarna vaak daarover gehad. De argumentatie van de minister om daarvan af te zien, was dat verwacht moest worden dat het op zichzelf niet veel tijdswinst zou opleveren, maar wel een behoorlijk onzekere juridische situatie zou kunnen veroorzaken. In 1996 sprak de minister in een tussenrapportage nog over twee maanden tijdswinst. Voor de Kamer was dat reden in de debatten te zeggen dat voorstel dan maar terzijde te leggen.

Op 26 augustus 1997 ontstaat er een meerderheid in de Kamer die op zichzelf wel positief staat tegenover een versnelling van de procedure. Voor de fractie van de Partij van de Arbeid gold daarbij dat het dan wel om een reële, forse versnelling moest gaan in relatie tot het behouden van de rechtsbescherming

op een enigszins adequate manier. De minister stelt nu – ik geloof dat dit op zichzelf terecht is, hoewel de Raad van State daarbij de nodige kanttekeningen heeft geplaatst – dat in dit geval geen sprake is van een projectwet. Er is een PKB en een aanwijzing. Het zou slechts om de uitvoeringskant daarvan gaan. Maar de gezichten die je daarbij ziet, doen ook meteen twijfel rijzen over de grondslag daarbij. Zo zie je maar dat zodra wij in de gangbare, juridische planologische procedures wijzigingen aanbrengen op gelegenheidsbasis er onmiddellijk een exegetische bestaatsvraag over de vraag of dit al dan niet gerechtvaardigd is. Ook anderen hebben erop gewezen dat het ad-hockarakter toch wel een punt is dat een probleem met zich zou kunnen brengen.

Daarbij geldt overigens ook de vraag van willekeur. Immers, waarom is de aanleg van de vijfde baan van groter economisch of nationaal belang dan de aanleg van de noord-zuidlijn of de hogesnelheidslijn? Welke criteria hanteer je daarbij, zeker wanneer ze allebei op een soort uitvoeringsniveau terecht komen? Dit is een buitengewoon lastig probleem dat nog een nadere onderbouwing van de regering vraagt. Ik geloof dat de Raad van State hier terecht op gewezen heeft.

Deze wet kent twee doelen. Ik dacht in eerste instantie dat er eigenlijk maar één doel was: het komen tot een versnelling. Daar was de wet immers voor bedoeld. Er is gaandeweg echter een tweede doel bijgekomen: de beheersing en stroomlijning van procedures. Ik ben er op zichzelf voor dat wij met elkaar nagaan of wij de stroomlijning van procedures en de daarbijbehorende rechtsgangen beter kunnen bundelen en voor de burger inzichtelijker maken. Maar de vraag is of je dat met een specifieke wet moet willen doen of dat het niet gewoon op een generieke manier moet plaatsvinden.

Ik kom dus tot het andere doel dat volgens mij dus eigenlijk het enige hoofddoel is: het versnellen van de aanleg van de vijfde baan, waardoor twee dingen kunnen gebeuren. Er kan economische capaciteit komen om te vliegen en tegelijkertijd kan de geluidsoverlast eerder afnemen. Die versnelling zou op z'n hoogst, althans voorzover wij dat hebben kunnen nagaan, zo'n drie maanden beslaan. De minister is daar

Van Gijzel

positiever over in de nota naar aanleiding van het verslag. Maar tijdens onze hoorzitting ging de jurist die er het meest positief over was, ervan uit dat het vier maanden zou zijn.

Tijdens die hoorzitting werden echter wel opmerkelijke uitspraken gedaan. Zo zei men dat de huidige procedure zich ook nog leent voor een versnelling, mits de rijksoverheid nadere risico's zou willen nemen. Zij moet dus niet alle risico's van tevoren indekken, maar gewoon durven om een nader besluit te nemen, met de risico's die daar eventueel aan vastzitten. Misschien kan de minister daar iets over zeggen? Er wordt in de nota naar aanleiding van het verslag gemeld dat ook in de andere procedure nog winst geboekt kan worden door een snellere feitelijke aanleg. Dat is echter een beetje fake, want dat kan natuurlijk ook in de huidige situatie.

De tweede grondslag daarbij is het voorkomen van vertraging. Ik geloof dat de minister inderdaad een aantal elementen aanreikt, waardoor je zou kunnen zeggen dat het nu mogelijk is om het eventuele tijdsverlies enigszins tegen te houden. Er is een aantal extra maatregelen geïnventariseerd ten opzichte van de memorie van toelichting. Ik geloof dat men geprobeerd heeft alles uit de kast te halen om het naar de ene kant toe te rekenen en de huidige procedures zo ongunstig mogelijk neer te zetten.

Ik kom in ieder geval tot de conclusie dat al die positieve dingen over versnelling toch tamelijk onzeker zijn. Ik moet ook constateren dat de procedure bij de Raad van State nu wordt aangeduid als "slechts een termijn van orde van zestien weken". Dat is ook terecht, want de Raad van State is niet sanctioneel te dwingen tot een beperkte hoeveelheid tijd. Wij moeten die twee trajecten dus wel gelijkwaardig met elkaar blijven vergelijken.

Ik moet constateren dat de hoogleraren die wij op dit punt gehoord hebben, overwegend negatief waren. Er was één hoogleraar uitgesproken positief over één onderdeel, namelijk de stroomlijning. Ik deel die opvatting, maar ik vind dat je het dus niet specifiek moet regelen. Een belangrijk element was overigens de mededeling dat een specifieke wet gaandeweg in de uitwerking ook specifieke problemen met zich zou brengen. En dat was

volgens mij de oude stellingname van de minister, op grond waarvan zij er destijds van afzag. Zij zei: je weet nooit in welk juridisch vaarwater je terecht komt en wat er eventueel boven tafel komt, waardoor je toch eerder weer een vertraging krijgt dan dat je een versnelling tot stand brengt.

Met betrekking tot de onteigening – anderen zijn er ook op ingegaan – lijkt er een verbetering aangebracht wat de schadeloosstelling betreft. Maar het onverwijd in bezit nemen, met name van het onroerend goed, blijft toch een probleem. Op de hoorzitting waarop onder andere de luchthaven Schiphol heeft gesproken, heeft de luchthaven over het oude artikel 17, dat nu is geschrapt en waarin stond dat bij een geschil beslechting zou kunnen plaatsvinden door de burgerlijke rechter, gezegd: als dat wordt gehandhaafd, zal dat eerder een vertraging met zich brengen dan een versnelling. Dat artikel is geschrapt. Ik vraag mij af of het simpelweg schrappen van dat artikel het probleem oplost, want het is de vraag hoe het dan bij geschillen gaat. Bovendien is er nu een heel nieuw artikel 17 opgevoerd. De heer Van den Berg heeft daarop een amendement ingediend. De luchthaven zelf betwijfelt of dat soelaas biedt. Zo zie je maar dat waar wij bij de hoorzitting tegen dat artikel 17 aanliepen en mensen zeiden dat het eerder een vertraging dan een versnelling oplevert, de reparatie ervan weer grote onzekerheden oplevert. Met andere woorden, je kunt iedere keer weer opnieuw tegen problemen aanlopen. Dat komt doordat er – en dat is volgens mij de kern bij zo'n specifieke wetgeving – geen jurisprudentie is en elke specifieke wet zo haar eigen specifieke problemen heeft.

Voorzitter! Daarbij komt nog een ander element. Waar doen we het nu eigenlijk voor? Stel dat wij drie tot zes maanden winst kunnen boeken, hoeveel extra vluchten creëren we daarmee in die tijd? Want er wordt gewoon doorgevlogen op de oude manier, maar je kunt er door de aanleg van die vijfde baan net gedurende drie, vier, vijf of zes maanden een topje bovenop leggen. Maar zeker is dat dus niet, dat heb ik al meer malen aangegeven. En daar komt nog bij dat de ministers in de nota naar aanleiding van het verslag, reagerend op een reactie van de

PvdA-fractie stellen: wat betreft de eindconclusie merken wij op dat het zoals aangetoond niet in de eerste plaats gaat om het verkrijgen van tijdswinst, maar om door coördinatie vertraging tegen te gaan. Gezien die onzekere basis moet je je afvragen of dit wel de meest gewenste ontwikkeling is. Kern is de vraag of het belang en met name de daarmee samenhangende zekerheid van versnelling het verder buiten werking stellen van de generieke wetgeving wel rechtvaardigen. Mijn fractie had er bij het opstellen van haar bijdrage aan het verslag grote twijfels over en heeft die nog steeds.

De **voorzitter**: Wij zijn hiermee gekomen aan het einde van de eerste termijn van de kant van de Kamer. Ik moet nog even in de rand van de nacht bekijken wanneer morgen of overmorgen de follow-up van dit debat zal plaatshebben. Het moment waarop dit gebeurt, hangt van een aantal factoren af. In ieder geval krijgt u er morgenochtend betrekkelijk vroeg bericht over.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

Sluiting 0.04 uur

□

Lijst van ingekomen stukken, met de door de voorzitter terzake gedane voorstellen:

- de volgende brieven:
 - een, van de minister van Buitenlandse Zaken, over de actuele situatie in Nigeria (25968);
 - een, van de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen, over de voortgang van de afspraken die in de Allonge zijn gemaakt tussen de stichting Vervangingsfonds en het departement (25600-VIII, nr. 73);
 - een, van de minister van Financiën, ten geleide van een notitie over het onderwerp tegoeden Tweede Wereldoorlog (25839, nr. 2);
 - een, van de staatssecretaris van Financiën, inzake Belastingen in de 21ste eeuw: een verkenning (25810, nr. 7);
 - vier, van de minister van Verkeer en Waterstaat, te weten:
 - een, over het vraagstuk van de vergoedingen Telecommunicatiewet (25533, nr. 80);
 - een, over een voorziening om