

Vergaderjaar 1997–1998

25 863

Regelen ter beheersing en versnelling van de procedures inzake de aanleg van de vijfde baan van de Luchthaven Schiphol (Wet procedures vijfde baan Schiphol)

Nr. 5

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 30 maart 1998

1. Inleiding

In de eerste plaats willen wij onze erkentelijkheid uitspreken voor de wijze waarop de leden van de verschillende fracties zijn ingegaan op het onderhavige wetsvoorstel. Wij zullen beginnen met een aantal veel voorkomende vragen te beantwoorden, daarna gaan wij fractiegewijs in de volgorde van het verslag in op meer specifieke vragen.

2. Aanleiding tot het wetsvoorstel

In de brief van 22 augustus 1997 (kamerstukken II 1996/96, 25 466, nr. 1), is ingegaan op de problematiek inzake de geluidszones rond de luchthaven Schiphol. Over deze brief heeft de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat met de eerste ondergetekende op 26 augustus 1997 een algemeen overleg gevoerd. Tijdens dat overleg bleek een meerderheid van de Kamer voorstander om specifieke wetgeving voor te bereiden, teneinde potentiële vertragingen van de aanleg van de vijfde baan ten opzichte van de Planologische Kernbeslissing Schiphol en omgeving (kamerstukken II 1994/95, 23 552, nr. 52; PKB) op voorhand te voorkomen en daar waar mogelijk de aanleg, volgens de PKB voorzien in 2003, te versnellen. Deze wens van de Kamer heeft geleid tot het onderhavige wetsvoorstel.

De situatie, die noopt tot de in dit wetsvoorstel neergelegde procedurele versnelling van de uitvoering van de principiële beslissing tot de aanleg van de vijfde baan is de combinatie van de in de PKB neergelegde dubbeldoelstelling van milieu en mainportontwikkeling met de aanmerkelijk snellere groei van de luchtvaart dan was voorzien.

Uitgangspunt van het wetsvoorstel is dan ook de beheersing en stroomlijning van de procedures van de voor de feitelijke aanleg van de vijfde baan benodigde documenten als vergunningen, ontheffingen e.d. Het wetsvoorstel is derhalve geen projectwet in de eigenlijke zin van het woord en zoals omschreven door de leden van de VVD-fractie. De juridische en planologische voorbereiding van het project, de PKB en de Aanwijzing Schiphol die tot de beslissing hebben geleid om de vijfde baan aan te leggen, hebben tot nu toe de normale procedure doorlopen en

zullen ook op de normale wijze worden afgerond. Het wetsvoorstel geeft slechts regels voor de procedurele uitvoering van dat besluit. In die zin wijkt het wetsvoorstel principiële af van de Deltawet grote rivieren en de Wet op de waterkering, dat in het onderhavige wetsvoorstel alleen de bepalingen met betrekking tot de uitvoering van de werken zijn opgenomen, niet de voorbereiding, die tot de principiële besluitvorming moet leiden.

Hieraan willen wij nog toevoegen, dat het hoofddoel van het wetsvoorstel is de beheersing van procedures. Het gaat om in totaal 406 vergunningen, ontheffingen, e.d., gebaseerd op in totaal 14 wetten en verordeningen van lagere overheden alsmede de Aanwijzing Schiphol, elk met een eigen procedure en deels ook met een eigen beroepsgang. Het gaat derhalve om beheersing en stroomlijning van deze procedures en het coördineren tot één beroepsgang, waardoor potentiële vertraging van in het ergste geval mogelijk enkele jaren kan worden voorkomen.

Hierbij zij aangetekend, dat in deze beroepsprocedures het slechts om de desbetreffende vergunning e.d. voor de uitvoering gaat en bedenkingen tegen de vijfde baan niet meer aan de orde kunnen komen (art. 14 van het voorstel). Met de voorstellen wordt tevens voorkomen, dat procedures uitsluitend gebruikt kunnen worden om vertraging in de aanleg te bereiken.

3. Projectwetgeving

Wat het instrument van projectwetgeving betreft willen wij herhalen hetgeen wij reeds in het nader rapport aan de Koningin op het advies van de Raad van State op dit wetsvoorstel hebben opgemerkt:

«De regering is zich ook terdege bewust van het feit, dat gevallen als deze onzekerheid kunnen scheppen met betrekking tot het legislatieve beleid.

Er wordt dan ook gewerkt aan de totstandkoming van wetgeving, die in meer algemene zin voor grote infrastructurele projecten met behoud uiteraard van de nodige rechtsbescherming een meer gestroomlijnde procedure zal voorschrijven. In dit verband zij gewezen op de komende aanscherping van de Tracéwet en de voorstellen, die in het kader van de herziening van de luchtvaartwetgeving worden ontwikkeld. Ook zij gewezen op het ICES-project inzake een rijksprojectenprocedure.

In deze projecten gaat het om het opzetten van regelgeving en van aanbevelingen met betrekking tot sectorale plannen en de doorwerking daarvan in de toepassing van de wetgeving inzake ruimtelijke ordening en het milieubeheer. Ook de coördinatie van vergunningsprocedures is een relevant element in deze projecten. Naar mijn oordeel is dit ook het kader, waarbinnen antwoord kan worden gegeven op de vragen, die de Raad in zijn advies heeft gesteld.

Een en ander sluit ook aan bij het rapport ter zake van de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid, het kabinetsstandpunt daarover (kamerstukken II 1995/96, 24 690), en het recente onderzoek van Lubach en Ten Heuvelhof. Slechts in uitzonderlijke gevallen kan toch gekozen worden voor een projectwet (zie de brief van de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu van 18 juli 1997; kamerstukken II 1996/97, 24 690, nr. 5). Ook mag verwacht worden, dat met het gereed komen van de genoemde (wetgevings)projecten incidentele projectwetgeving als onderhavige tot het verleden zal behoren.» Wanneer de hier genoemde wetsvoorstellen de Tweede Kamer hebben bereikt is naar het oordeel van ondergetekenden dan het geschikte moment om dieper op deze materie in te gaan. Er wordt naar gestreefd zowel de herziening van de Tracéwet als het desbetreffende gedeelte van de luchtvaartwetgeving nog in deze kabinetsperiode aan de Koningin aan te bieden voor advisering door de Raad van State. Zolang algemene regelgeving er nog niet is, moet, indien zulks echt noodzakelijk is, in afwachting daarvan gegrepen worden naar wetgeving als onderhavige.

Wat het onderhavige wetsvoorstel betreft, het gaat zoals hiervoor reeds is opgemerkt om de beheersing en stroomlijning van procedures. Het wetsvoorstel is derhalve geen projectwet in de eigenlijke zin van het woord en zoals omschreven door de leden van de VVD-fractie.

4. Rechtsbescherming

In de eerste plaats zij met betrekking tot de rechtsbescherming opgemerkt, dat uitgangspunt van het wetsvoorstel is, dat de lopende procedures met betrekking tot de PKB en de Aanwijzing Schiphol normaal worden afgerond. Alle betrokken instanties en burgers zijn dan enige malen in de gelegenheid gesteld hun visie naar voren te brengen over de aanleg van de vijfde baan als zodanig, en hebben zowel tegen de PKB als tegen de Aanwijzing Schiphol beroep kunnen instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Op dit moment zijn beroepen tegen beide besluiten aanhangig bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. De hoorzittingen met betrekking tot de beroepen tegen de PKB hebben inmiddels plaatsgevonden. De PKB en de Aanwijzing Schiphol bevatten de beslissingen ten principale met betrekking tot de aanleg van de vijfde baan. Gelet op het detailniveau van met name de Aanwijzing Schiphol, kan geconstateerd worden dat de vervolgpcedures met betrekking tot de ruimtelijke plannen en de vergunningen, in feite geen betrekking meer hebben op de principiële zaken, waarop onherroepelijk is beslist. Op grond van artikel 14 van het voorstel kunnen bedenkingen tegen de PKB of de Aanwijzing Schiphol ook niet meer aan de orde komen in deze vervolgpcedures. Het gaat in de vervolgpcedures slechts om een nadere uitwerking en concretisering van de twee genoemde besluiten. In dit wetsvoorstel worden de procedures, die hierop betrekking hebben, uiteraard met behoud van een gerechtvaardigde rechtsbescherming voor belanghebbenden, waar nodig gestroomlijnd.

Dit betekent, dat op grond van het wetsvoorstel iedere belanghebbende tegen elk besluit, waarbij zijn belangen rechtstreeks zijn betrokken, in beroep kan gaan bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. In deze procedure worden die belangen dan nogmaals door een onafhankelijke rechter afgewogen tegen het bestreden besluit.

Het principe van rechtsbescherming is naar het oordeel van ondergetekenden volledig in stand gebleven. Slechts de bezwaarprocedure wordt overgeslagen. Waar het echter zoals reeds is opgemerkt gaat om uitvoering van een besluit, dat met alle rechtswaARBorgen is genomen, kan naar ons oordeel niet van een principiële vermindering van rechtsbescherming worden gesproken.

5. Tijdwinst; termijnstelling

In de eerste plaats zij er nogmaals op gewezen, dat het hoofddoel van de wet is het voorkomen van potentiële vertraging door langdurige beroepsprocedures. Dit is in hoofdzaak bereikt door in het wetsvoorstel de termijn voor de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State te beperken tot twaalf weken na ontvangst van het verweerschrift. Dit verweerschrift dient op grond van de Algemene wet bestuursrecht (art. 8:42) binnen vier weken na verzending van het beroepschrift aan het desbetreffende bestuursorgaan bij de Afdeling te zijn ingediend. Hoewel de ervaring heeft geleerd, dat deze termijn krap is, gaan de ondergetekenden er van uit, dat de betrokken bestuursorganen alles in het werk zullen stellen om deze termijn te halen. De facto heeft de Afdeling dan tenminste ± 16 weken om te beslissen op het beroep. Overigens is dit een termijn van orde, welke bij overschrijding niet tot sancties zal kunnen leiden.

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 de Afdeling uitspraak moet doen, die naar het oordeel van ondergetekenden de meeste tijdwinst geeft. Beroepsprocedures kunnen geruime tijd vergen. Door het samenvoegen van alle procedures en een termijn te stellen wordt door het voorkomen van potentiële vertraging een niet onaanzienlijke tijdwinst verkregen, waarvan de omvang echter niet op voorhand is aan te geven. In de tijdwinst van zes maanden, die in de memorie van toelichting is genoemd, is deze tijdwinst niet begrepen, maar deze kan in extreme gevallen op enkele jaren gesteld worden. Het gaat hier derhalve om het uitsluiten van een mogelijke zeer langdurige vertraging door beroepsprocedures, die met het oog op die vertraging zijn ingesteld. De rechtvaardiging van de voorstellen ligt, wij hebben het reeds eerder opgemerkt, in het feit, dat het om uitvoering gaat, niet om een principebeslissing.

Een ander element van de tijdwinst is de in het wetsvoorstel opgenomen regiefunctie van de Minister van Verkeer en Waterstaat. Deze bevordert een gecoördineerde voorbereiding van besluiten op aanvragen om vergunningen e.d. Hij kan medewerking van de betrokken bestuursorganen vorderen en wanneer niet, niet tijdig of niet overeenkomstig de aanvraag is beslist, kan hij tezamen met de betrokken andere minister(s) het desbetreffende bestuursorgaan overrulen.

Tenslotte kan nog enige tijdwinst worden geboekt ten opzichte van de vergunningsprocedures zonder deze wet. Met betrekking tot die tijdwinst kan worden opgemerkt, dat deze enerzijds te vinden is in het hiervoor reeds aangegeven overslaan van de bezwaarprocedure, anderzijds is behaald in de stroomlijning van vergunningsprocedures. Het overslaan van de bezwaarprocedure levert een tijdwinst van drie maanden op, in de stroomlijning van de verschillende vergunningsprocedures is nog eens maximaal drie maanden tijdwinst te realiseren. Hieraan zij toegevoegd, dat deze tijdwinst geldt voor elke cluster vergunningsaanvragen (in totaal zijn zes clusters voorzien).

Een ander element van versnelling, buiten het wetsvoorstel, is de mogelijkheid van aanbrenge van versnelling in de feitelijke aanleg. Schiphol is bezig dit zoveel mogelijk in de planning op te nemen en waar mogelijk bij de voorbereiding reeds in praktijk te brengen.

De in het wetsvoorstel opgenomen termijnen wijken af van de termijnen, welke in vergelijkbare wetten worden gehanteerd in die zin, dat deze in dit wetsvoorstel langer zijn. In de Wet op de waterkering is deze twaalf weken na afloop beroepstermijn, hier wordt voorgesteld twaalf weken na ontvangst van het verweerschrift, is ongeveer zestien weken na afloop beroepstermijn.

In de praktijk van de Wet op de waterkering is overigens gebleken, dat met de daar genoemde termijn zeer wel valt te werken. Kennelijk is het voor de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State haalbaar gebleken om binnen de overigens krappere termijn te blijven.

Het is wel de bedoeling ook in de toekomstige wetgeving termijnen te stellen, doch deze zullen over het algemeen ruimer zijn dan de onderhavige.

6. Onteigening; schadeloosstelling

Wat betreft de onteigening hebben ondergetekenden deze bepalingen zelf ook aan heroverweging onderworpen. Het betreft immers het meest directe ingrijpen van de overheid in rechten van de burgers. Wel gaat het ook bij de onteigening om uitvoering van een beslissing die ten principale reeds is genomen en in het geval van de onteigening ook onherroepelijk

moet zijn (verg. art. 72a, derde lid, 1°). Deze heroverweging heeft geleid tot het volgende.

Uitgangspunt is het snel kunnen verkrijgen van eigendom van de voor de aanleg van de vijfde baan benodigde onroerende zaken en rechten met behoud van de noodzakelijke rechtsbescherming voor eigenaren en anderszins zakelijk gerechtigden. Snelle verkrijging van onroerende zaken is mogelijk langs de weg van het vorderen van een uitspraak van de rechtbank omtrent vervroegde onteigening, zulks op grond van artikel 54f onteigeningswet. De rechtbank bepaalt dan tevens een aan de onteigende te betalen voorschot op de schadeloosstelling.

Teneinde vervolgens snel feitelijk over de desbetreffende onroerende zaken te kunnen beschikken kan worden bepaald, dat het vonnis direct na het wijzen daarvan in de registers kan worden ingeschreven, waarmee de eigendom overgaat. De mogelijkheid zowel van opkomen tegen een verstekvonnis als van cassatie blijft in deze opzet gehandhaafd.

Blijft over de mogelijkheid, dat de procedure van artikel 54f onteigeningswet niet kan worden afgewacht. Voor die gevallen dient de last van de Minister van Verkeer en Waterstaat tot onverwijld inbezitneming. In die gevallen dient de minister tevens een voorschot te bepalen. Daarmee wordt voorkomen, dat de onteigende de eigendom verliest voordat hij enige financiële vergoeding heeft ontvangen. Zowel tegen de last als tegen het voorschot bestaat de mogelijkheid van kort geding.

Het voorgaande betekent, dat in principe het systeem van de onteigeningswet onverkort wordt toegepast. Afwijking bestaat slechts op het punt van vervroegd inschrijven van het vonnis, strekkende tot overgang van de eigendom, en indien de voortgang van het desbetreffende werk dat onvermijdelijk maakt een last van de Minister van Verkeer en Waterstaat tot onverwijld inbezitneming. De onteigende zal zowel bij vervroegd inschrijven van het vonnis als bij het geven van een last in ieder geval een voorschot ontvangen. In alle gevallen bestaan voldoende mogelijkheden voor rechtsbescherming bij de verdere financiële afwikkeling van de onteigening.

Artikel 17 beoogde een combineren van twee geschilmogelijkheden teneinde slechts eenmaal een rechterlijke procedure te doorlopen en zo enige tijdwinst te behalen. Aan dit artikel bestaat in de voorgestelde opzet geen behoefte meer. Bovendien is bij nader inzien gebleken, dat het artikel aanleiding kan geven tot misverstanden. Voorgesteld wordt derhalve dit artikel te schrappen.

Wij menen, dat op deze wijze – het gaat immers om de uitvoering van een onherroepelijke beslissing ten principale – zowel een voldoende niveau van rechtsbescherming wordt behouden als de zekerheid van snelle voortgang van het project wordt verkregen. Een en ander is in de bijgevoegde nota van wijziging opgenomen. Wij menen tevens, dat wij op deze wijze aan de meeste bezwaren van de verschillende fracties tegemoet zijn gekomen.

Voor de goede orde willen wij er op wijzen, dat in de bijgevoegde nota van wijziging de tekst van het huidige artikel 17, zoals aangegeven, vervalt en in de nieuwe opzet wordt vervangen door de regeling van onverwijld inbezitneming (artikel 16 in het oorspronkelijke wetsvoorstel).

7. Reikwijdte

Een aantal fracties is ook ingegaan op de vraag of en zo ja in hoeverre het mogelijk is landzijdige infrastructuur, met name de verlengde A5 en de N22-noord, onder de werking van de wet te brengen. Wij willen er op wijzen, dat zoals ook in het verslag is aangegeven, het wetsvoorstel op een aantal punten ingrijpt in bestaande procedures. Naar ons oordeel kan dit niet verder gaan dan strikt nodig is om de vijfde baan te realiseren en in gebruik te nemen. Alle andere projecten en onderdelen daarvan dienen naar ons oordeel de normale procedures te volgen. Dat van rijkswege

voor een aantal projecten een (extra) financiële bijdrage kan worden verstrekt is een andere zaak.

Het bestemmingsplan Schiphol-West e.o. is op 19 februari 1998 door de Gemeente Haarlemmermeer vastgesteld. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland hebben een begin gemaakt met de goedkeuringsprocedure en hopen die op 30 juni 1998 afgerond te hebben.

8. Fractiegewijze beantwoording

Voor zover daar hiervoor niet op in is gegaan zullen wij hierna de nog niet beantwoorde vragen in volgorde van het verslag fractiegewijs beantwoorden.

PvdA

In principe kunnen bijzondere regels, zeker wanneer die afwijken van de bestaande, tot problemen leiden. Daarom is in het wetsvoorstel ook uitgegaan van de normale wettelijke procedures en is de strekking van het wetsvoorstel beperkt tot in hoofdzaak beheersing en stroomlijning van die procedures. Tot nu toe is bij de voorbereiding van deze beheersing en stroomlijning niet gebleken van ernstige problemen.

Het middel, de versnelling van de procedure, heeft uiteindelijk tot doel de 5e baan op een zo kort mogelijke termijn voor vluchten ter beschikking te krijgen. Het eerder of later beschikbaar komen van de 5e baan heeft geen gevolgen voor het aantal uiteindelijk op het 5-banenstelsel te accommoderen vluchten of het maximum aantal woningen in de geluidszone behorende bij het 5-banenstelsel.

Zoals is aangegeven in het overleg met de Vaste kamer Commissie over de IBV op 16 maart jl. verschaffen de uitgevoerde berekeningen nog onvoldoende duidelijkheid voor het nemen van beslissingen zo dus ook niet voor het voorliggende voorstel. Hierbij wordt tevens verwezen naar de beantwoording van de desbetreffende vraag van de fractie van het RPF.

Gekozen is voor afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, omdat het gaat om de normale aanvraag van vergunningen e.d., waarvoor deze afdeling is bedoeld. De principiële vraag omtrent de aanleg is in de PKB en de Aanwijzing Schiphol genomen. Die komt hier niet meer aan de orde. Derhalve kan met afdeling 3.4 worden volstaan. Naar het oordeel van ondergetekenden kan nu het om uitvoering gaat ook geen onduidelijkheid meer bestaan over wie belanghebbenden zijn of over welke vergunningsvoorschriften het gaat.

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 beheersing en stroomlijning van procedures potentiële vertraging te voorkomen. Wat betreft het gevoel van rechtsaantasting menen wij met de gewijzigde voorstellen terzake van de onteigening aan de bezwaren tegemoet te zijn gekomen. Wat de luchtvaartcapaciteit tenslotte betreft, de PKB gaat uit van de aanleg van de vijfde baan.

Wat betreft de HSL-zuid willen wij verwijzen naar onze brief van 5 februari 1998 (kamerstukken II 1997/98, 25 600 XII, nr. 31) inzake deze lijn. Zoals daarin is aangegeven is voor deze lijn geen wetsvoorstel als het onderhavige te verwachten. In het wetsvoorstel tot wijziging van de Tracéwet zal een regeling worden opgenomen, op grond waarvan de nieuwe regels van de Tracéwet ook voor de HSL-zuid zullen gelden.

CDA

De leden van deze fractie verwijzen met betrekking tot mogelijke tijdswinst naar een discussie uit 1996. De reden om nu toch met het wetsvoorstel te komen is gelegen in de aanmerkelijk snellere groei van de luchtvaart dan in de PKB is aangenomen en tot voor kort was voorzien. Het is deze snellere groei, die in het hiervoor genoemde overleg van 26 augustus 1997 met de Vaste Commissie de aanleiding was om tot deze wetgeving te concluderen.

Met betrekking tot de versnelling willen wij in de eerste plaats wijzen op hetgeen wij hiervoor daarover hebben opgemerkt. De vergunningen e.d. worden nu reeds clustergewijs aangevraagd. Het wetsvoorstel geeft de mogelijkheden tot beheersing en stroomlijning van de procedures. Dit tezamen met voorgenomen versnelde feitelijke aanleg kan mogelijk er toe leiden, dat de ingebruikname van de vijfde baan reeds in 2002 in plaats van 2003 (doelstelling PKB) kan plaatsvinden.

Aan eerder beginnen met de aanleg zitten voor de staat overigens in principe geen risico's. Over de kans van schorsing kan slechts worden opgemerkt, dat dit aan de rechter is. Aangezien het zoals reeds eerder is opgemerkt om uitvoering gaat, achten wij de kans op schorsing gering.

Wat betreft de ervaringen met de tweede tranche van de dijkversterking, de Wet op de waterkering, merken wij in de eerste plaats op, dat de ervaringen tot nu toe positief zijn. Deze wet is echter nog in volle uitvoering. Een evaluatie is voorzien en zal ook binnen afzienbare tijd worden gestart.

Zoals hiervoor reeds aangeduid, zal ook in de herziening van de luchtvaartwetgeving daar waar het betreft de aanleg van luchthaveninfrastructuur in algemene zin een stroomlijning van de betrokken procedures worden voorgesteld. Hierbij wordt zoveel als mogelijk aangesloten bij de voorstellen van de Tracéwet.

Zoals reeds in de memorie van toelichting is opgemerkt, is uitgegaan van een fasegewijze aanpak met clustergewijze aanvraag van vergunningen e.d. Indien alsnog alle vergunningen tegelijkertijd zouden moeten worden aangevraagd zou dat een volledige herziening van het gehele projectplan betekenen. Bovendien zijn inmiddels de eerste twee clusters aangevraagd. Alle aanvragen tegelijk zou betekenen de eerste twee clusters terugdraaien dan wel, wanneer de laatste vier clusters tegelijk zouden worden aangevraagd, het projectplan partieel herzien, hetgeen nog grotere problemen zou veroorzaken.

VVD

Zoals hiervoor reeds is uiteengezet menen wij, dat tegen de achtergrond van het feit, dat het om uitwerking van een besluit gaat en niet om het principebesluit zelf, de rechtsbescherming niet wezenlijk is aangetast. Voor zover het betreft de onteigeningsbepalingen is naar ons oordeel aan de bezwaren tegemoet gekomen.

Wat betreft de opmerking van de heren Lubach en Van Buuren merken wij op, dat zij zich slechts beperkt hebben tot de bescheiden tijdswinst van zes maanden. Wij willen in dit verband verwijzen naar 5 van deze nota.

D66

Bij het opzetten van dit deelproject van het totale project Herziening luchtvaartwetgeving is in de planning nimmer rekening gehouden met

toepassing daarvan op de aanleg van de vijfde baan. Een principiële herziening als waar het hier om gaat vergt veel tijd en reeds bij de aanvang van het totale herzieningsproject was voorzienbaar, dat dit deelproject niet op tijd gereed zou zijn.

Bij het opstellen van dit deelproject wordt inderdaad met de in dit wetsvoorstel neergelegde bepalingen rekening gehouden. Daarbij wordt er wel van uit gegaan, dat bij toepassing van de nieuwe in dit deelproject tot stand gekomen regelgeving de totstandkoming van een project als geheel wordt geregeld. Voor de verschillende procedures is dan meer tijd beschikbaar dan in het onderhavige geval met de vijfde baan.

Het streven is inderdaad gericht op inwerkingtreding van dit wetsvoorstel uiterlijk 1 juni 1998. De uitspraken van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State ten aanzien van de PKB en de Aanwijzing Schiphol worden nog voor de zomer voorzien. Het gereedkomen van de wet loopt daar dus slechts weinig op vooruit c.q. valt daarmee ongeveer samen. Wij willen er overigens op wijzen, dat met de voorbereidingen voor de aanleg van de vijfde baan reeds is begonnen. De eerste daarvoor benodigde vergunningen e.d. zijn reeds aangevraagd en een tweede cluster vergunningen zal binnenkort worden aangevraagd. Ook hierop zal de wet bij totstandkoming betrekking hebben. De onherroepelijkheid van de PKB en de Aanwijzing Schiphol zijn van belang wanneer met de feitelijke aanleg moet worden begonnen en tot onteigening moet worden overgegaan.

In de te onteigenen percelen zijn ook percelen met woonbestemming begrepen. Gezien de toekomstige ligging van de vijfde baan gaat het echter slechts om enkele percelen met een dergelijke bestemming. Voor het overige willen wij verwijzen naar § 6.

GroenLinks

De GroenLinks-fractie heeft grote bezwaren tegen het wetsvoorstel en ziet in de versnelling van de aanleg van de vijfde baan een economisch belang. Wij willen er op wijzen, dat in de PKB, door de Staten-Generaal vastgesteld, is bepaald, dat Schiphol tot een mainport moet uitgroeien met inachtneming van de in de PKB neergelegde milieudoelstelling. Het wetsvoorstel is zoals hiervoor reeds is opgemerkt, slechts de uitwerking van de PKB en de daarop gebaseerde Aanwijzing Schiphol. Dit wetsvoorstel bevat derhalve niet de regeling van complexe besluitvorming als GroenLinks bedoelt. De complexe besluitvorming heeft plaatsgevonden met de totstandkoming van de PKB en de Aanwijzing Schiphol.

Wat betreft de vermeende door de regering veroorzaakte achterstand merken wij in de eerste plaats op, dat het bij de PKB en de Aanwijzing Schiphol gaat om besluiten ten principale inzake een zeer complexe materie. Deze besluiten vergen een lange voorbereidingstijd en zijn niet te vergelijken met de uitvoeringsbesluiten waar het in het kader van het onderhavige wetsvoorstel om gaat.

Wat de termijnen betreft, heeft het opstellen van het verweer inzake de beroepen tegen de PKB juist vanwege de complexiteit ruim een half jaar geduurd. Het ging daarbij om 34 beroepschriften. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft na sluiting van de beroepstermijn op 19 februari 1996 eerst op 8 november 1996 (door een misverstand eerst begin december ontvangen) verweer gevraagd. Het verweerschrift is ingediend op 11 juli 1997.

Wat de Aanwijzing Schiphol betreft sloot de beroepstermijn op 24 juli 1997 en werd het verweerschrift ingediend op 24 december 1997.

RPF

In de eerste plaats willen wij er op wijzen, dat het wetsvoorstel slechts de uitwerking betreft van een ten principale genomen besluit. Bovendien blijft het eindoordeel aan de onafhankelijke rechter. De verwijzing naar de Vergunningenwet Westerschelde ontgaat de ondergetekenden. In die wet is ex lege vergunning verleend, terwijl in het onderhavige wetsvoorstel de verschillende bevoegdheden juist bij de bevoegde bestuursorganen blijft berusten. Bovendien menen wij, dat, daargelaten de vraag of nakomen van internationale verplichtingen geen zaak van nationaal belang is, de ontwikkeling van Schiphol tot mainport van zeer groot belang is voor de nationale economie en daarmee een zaak van nationaal belang.

Inzake de tijd van voorbereiding van de PKB en de Aanwijzing Schiphol willen wij verwijzen naar ons antwoord op eenzelfde vraag van de fractie van GroenLinks.

Zoals is aangegeven in het overleg met de Vaste Commissie over de IBV op 16 maart jl. verschaffen de uitgevoerde berekeningen onvoldoende duidelijkheid voor het nemen van beslissingen. Het TNLI-project probeert zo snel mogelijk meer inzicht te geven op basis waarvan dit kabinet of het volgende kabinet besluiten kan afronden. Ook met Schiphol en de gebruikers moeten wij goed verder verkennen wat er op basis van gedragen aannames naar beste weten kan op Schiphol.

Volgens de Afdeling Grondzaken van Schiphol moeten er in totaal nog 28 eigendommen worden verworven, bestaande uit 17 agrarische percelen, 9 woningen, een perceel van de PEN (incl. schakelkast) en het bulderbos. Van het uitoefenen van pressie op eigenaren van te onteigenen onroerende zaken door te verwijzen naar het onderhavige wetsvoorstel is ons niets bekend. Zo dat het geval zou zijn, waar wij niet van uit gaan, dan achten wij een dergelijk gedrag hoogst laakbaar.

Wat betreft de in artikel 13 genoemde termijnen kunnen wij opmerken, dat in de praktijk van de Wet op de waterkering gebleken is, dat met de daar genoemde termijn, die in dit wetsvoorstel langer is, zeer wel valt te werken.

SGP

Het tijdstip van inwerkingtreding van het wetsvoorstel met ingang van 1 juni 1998 is op zich met ieders medewerking haalbaar. Mocht die datum niet gehaald worden, dan betekent dat niet, dat het wetsvoorstel dan wordt ingetrokken. Het gaat immers in hoofdzaak om beheersing en stroomlijning van de procedures. Het vierde cluster aanvragen voor vergunningen e.d. wordt volgens de huidige planning niet voor oktober 1998 ingediend. Daarna volgen nog twee clusters van aanvragen, doorlopend tot oktober 2001.

Tijdwinst behalen door afspraken tussen de betrokken bestuursorganen is slechts zeer beperkt mogelijk. Het gaat om het voorkomen van mogelijkheden om langs de weg van procedures de aanleg van de vijfde baan te vertragen. Dit kan alleen langs wettelijke weg.

Zoals aangegeven is de tijdwinst maar betrekkelijk en is ook niet het hoofddoel van het wetsvoorstel. Beheersing en stroomlijning van de procedures ter voorkoming van vertraging blijft ook in de komende jaren dringend.

In het aangehaalde onderzoek, verricht in opdracht van het Hoofdkantoor van de Waterstaat door de vakgroepen Milieukunde en Staats- en bestuursrecht van de Universiteit Utrecht («Uit nood geboren», een

bestuurlijk-juridische evaluatie van de dijkversterkingen en kadenaanleg onder de Deltawet grote rivieren, 1997, VUGA Uitgeverij b.v.), blijkt, dat in de beroepen op grond van de Deltawet grote rivieren op één geval na alle beroepen binnen de in die wet gestelde termijn (zes weken, met verlenging tien weken, na afloop beroepstermijn) zijn afgehandeld. Zoals wij ook reeds in onze beantwoording van een desbetreffende vraag van de fractie van D66 hebben opgemerkt, zijn ook de ervaringen met de Wet op de waterkering als positief te kenschetsen. Overigens menen wij, dat de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State als onafhankelijke rechter zelf dient te beoordelen of zij de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak voor Milieu en Ruimtelijke Ordening binnen de gestelde termijn kan en wil laten adviseren. Ook hier geldt, dat het om uitvoering van een ten principale genomen besluit (de Aanwijzing Schiphol) gaat, waarover de Stichting heeft geadviseerd. Dit betekent, dat binnen de gestelde ruimere termijn ook uitvoering kan worden gegeven aan het Montevanelli-arrest.

Op de begraafplaatsen is de Wet op de lijkbezorging van toepassing. Deze wet regelt het moment waarop op zijn vroegst mag worden begonnen met ruiming van de graven. In het onderhavige geval behoeven echter geen begraafplaatsen te wijken voor de aanleg van de vijfde baan. Voor zover geluidshinder van het gebruik van de vijfde baan valt te verwachten zullen voor wat betreft aula's e.d. de nodige geluidsisolatievoorzieningen worden getroffen.

Financiële consequenties in de vorm van hogere schadevergoedingen e.d. kent het wetsvoorstel niet. Wel kan het gevolg zijn, dat schadevergoedingen eerder moeten worden uitbetaald. Dit heeft echter geen invloed op de hoogte van die vergoedingen.

Wat betreft de vraag omtrent toepassing van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht verwijzen wij naar ons antwoord op eenzelfde vraag van de PvdA-fractie.

Zoals hiervoor reeds is aangegeven worden in het kader van de voorbereiding van de aanleg reeds de nodige vergunningen e.d. gevraagd. Er voorts van uit gaande, dat de PKB en de Aanwijzing Schiphol medio dit jaar onherroepelijk zijn, bestaat er geen aanleiding in het wetsvoorstel met de onherroepelijkheid van beide besluiten rekening te houden.

GPV

Zoals reeds in § 2 is opgemerkt, beperkt het onderhavige wetsvoorstel zich anders dan de Deltawet grote rivieren tot de uitwerking van een reeds genomen principebesluit. Het gaat dan ook te ver om te spreken van het over één kam scheren van de noodzaak van beide wetten.

Voor het bereiken van minnelijke schikking wordt in de planning rekening gehouden met in principe doorgaan met trachten langs minnelijke weg te schikken tot het moment, waarop daadwerkelijk met de uitvoering van het desbetreffende deel van het project moet worden begonnen. Hiermee is overigens reeds begonnen en dit heeft inmiddels in een aantal gevallen geleid tot een bevredigende afloop.

Met betrekking tot de vraag inzake het adviseren door Stichting Advisering Bestuursrechtspraak voor Milieu en Ruimtelijke Ordening verwijzen wij naar ons antwoord op eenzelfde vraag van de SGP-fractie.

SP

Zoals wij reeds in ons antwoord op eenzelfde vraag van de VVD-fractie hebben opgemerkt hebben de heren Lubach en Van Buuren zich slechts beperkt tot één element van de tijdwinst.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
M. de Boer