

Vergaderjaar 1998–1999

**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. 9**

### **BRIEF VAN DE MINISTERS VAN VERKEER EN WATERSTAAT EN VAN VOLKSHUISVESTING, RUIMTELIJKE ORDENING EN MILIEU-BEHEER**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 25 september 1998

Op 14 april 1998 is een aanvang gemaakt met de mondelinge behandeling van bovenaangehaald wetsvoorstel. Slechts de sprekers van de verschillende fracties van uw Kamer zijn daarbij in eerste termijn aan het woord geweest. Zij hebben een groot aantal kritische vragen gesteld, die een heroverweging van het wetsvoorstel en daarmee het verzoek om uitstel van behandeling nodig maakten.

Deze heroverweging heeft enige tijd in beslag genomen. Daardoor was het tot onze spijt niet mogelijk aan uw wens te voldoen om alvast een aantal vragen te beantwoorden, die niet direct met de principes van de wet van doen hebben.

Gezien de tijd, die inmiddels sedert de aanvang van de behandeling is verlopen, menen wij in eerste instantie schriftelijk op de op 14 april 1998 gestelde mondelinge vragen te moeten antwoorden. De wijze waarop de behandeling verder wordt voortgezet is uiteraard aan uw Kamer.

In onze beantwoording gaan wij eerst in op een aantal algemene onderwerpen, waar verschillende sprekers op in zijn gegaan. Daarna volgt de beantwoording van de resterende vragen. Tevens is een nota van wijziging bijgevoegd. De toelichting daarop is in deze brief opgenomen.

#### **1. Noodzaak en karakter van het wetsvoorstel**

Zoals wij reeds in onze nota naar aanleiding van het verslag van uw Kamer hebben opgemerkt, is in de brief van 22 augustus 1997 (kamerstukken II 1996/96, 25 466, nr. 1), uitvoerig 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. In dat overleg bleek een meerderheid van de Kamer voorstander om specifieke wetgeving voor te bereiden, hetgeen 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 Planologische Kernbeslissing Schiphol en omgeving (kamerstukken II 1994/95, 23 552, nr. 52; PKB) neergelegde dubbeldoelstelling van milieu en mainportontwikkeling met de aanmerkelijk snellere groei van de luchtvaart dan was voorzien. De snellere groei dan voorzien van de luchtvaart noopt tot een zo spoedig mogelijke aanleg van de vijfde baan, zodat het aantal gehinderde woningen zoveel mogelijk wordt beperkt.

Het wetsvoorstel heeft dan ook ten doel vertraging in de aanleg van de vijfde baan te voorkomen. Het wetsvoorstel bevat daartoe de procedurele uitwerking van de PKB en de Aanwijzing Schiphol. Beide besluiten zijn genomen met alle wettelijke rechtswaarborgen omkleed en tegen beide besluiten heeft de voorgeschreven rechtsgang onverkort opengestaan en is ook gevolgd. De PKB is inmiddels onherroepelijk, de bezwaarschriften tegen de Aanwijzing Schiphol moeten ingevolge de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State opnieuw plaatsvinden. Verwacht wordt, dat met inbegrip van nieuwe beroepen de Aanwijzing Schiphol niet voor eind volgend jaar onherroepelijk zal zijn. Dit houdt in, dat de aanleg van de vijfde baan vertraging zal ondervinden, hoeveel vertraging is nog niet duidelijk.

Een projectwet omvat naar ons oordeel het gehele project, het onderhavige wetsvoorstel slechts de uitwerking nadat de desbetreffende besluiten tot stand zijn gekomen. Wij blijven dan ook van mening, dat van een projectwet in deze niet gesproken kan worden.

Met de verschillende sprekers zijn wij het eens, dat ad-hoc wetgeving als onderhavige zoveel mogelijk vermeden moet worden. Ook de Raad van State wees daar op. In het nader rapport daarop hebben wij reeds gewezen op nieuwe in ontwikkeling zijnde wetgeving, waarmee wetgeving als onderhavige (goeddeels) tot het verleden zal behoren. Het voorstel voor herziening van de Tracéwet is inmiddels reeds enkele maanden geleden ter advisering aan de Raad van State aangeboden, de desbetreffende wijziging van de Wet Luchtverkeer, onderdeel van het Project herziening luchtvaartwetgeving, is onlangs eveneens aan de Raad van State aangeboden en naar verwachting zal eind van dit jaar een concept-wetsvoorstel inzake de Rijksprojectprocedure tot stand zijn gebracht. In beide wetsvoorstellen worden structurele voorstellen gedaan ter bespoediging en beheersing van de totstandkoming van de primaire uitvoeringsbesluiten van de desbetreffende PKB's (tracébesluit respectievelijk luchthavenbesluit) en de daaruit voortvloeiende uitvoeringsprocedures met betrekking tot onteigening en vergunningen e.d. Enkele leden hebben gewezen op een artikel van J.M. Verschuuren in het Nederlands Juristenblad van 20 februari 1998. Met de schrijver zijn wij het eens, dat wanneer het om grote, ingrijpende projecten gaat, er een zeer zorgvuldige voorbereidingsprocedure moet zijn met alle rechtswaarborgen omkleed. Hij gaat er echter aan voorbij, dat bij toepassing van verschillende wetten verschillende procedures, alle zorgvuldig maar gelijk of nagenoeg gelijk aan elkaar, van toepassing zijn.

## **2. Onteigening**

Met betrekking tot dit onderwerp zijn zeer veel zeer kritische opmerkingen gemaakt, die aanleiding zijn geweest om de gehele paragraaf inzake onteigening nog eens te heroverwegen. Dit heeft geleid tot een aantal veranderingen. In de nota van wijziging is, deels met het oog op de leesbaarheid, de gehele paragraaf vervangen. Voor een uitgebreide toelichting verwijzen wij naar de in de nota opgenomen toelichting op deze voorstellen. Kort samengevat komt een en ander neer op het volgende.

Uitgangspunten van het voorstel zijn:

- a. geen onteigening voordat de basisbesluiten, de PKB en de Aanwijzing Schiphol, onherroepelijk zijn;
- b. onderscheid wordt gemaakt tussen de onteigening en de schadeloosstelling;
- c. de procedure van de onteigeningswet wordt zoveel mogelijk gehandhaafd.

Door het onherroepelijk zijn van de betrokken basisbesluiten staat vast, dat de eigenaar van een (gedeelte van) zijn perceel afstand moet doen. Anders ligt het met de schadeloosstelling. De basisbesluiten regelen hierover niets en dus moet de in de onteigeningswet daarvoor bestaande procedure onverkort gehandhaafd blijven. Dit leidt tot het volgende.

- I. Zoals reeds is opgemerkt, is het uitgangspunt de onherroepelijkheid van zowel de PKB als de Aanwijzing Schiphol, tegen welke besluiten voor de te onteigenen partij alle rechtsmiddelen open hebben gestaan. Dit uitgangspunt betekent eveneens, dat zolang beide besluiten niet onherroepelijk zijn, geen maatregelen kunnen worden getroffen, die onomkeerbaar zijn. Deze kunnen wel worden voorbereid tot het moment van definitieve actie. Voor de onteigening houdt zulks in, dat wel het krachtens de onteigeningswet noodzakelijke Koninklijke Besluit kan worden genomen, dat ook de dagvaarding kan worden uitgebracht en dat de rechter vonnis kan wijzen. Met de inschrijving van dat vonnis in de registers, waardoor de eigendom over gaat, moet echter worden gewacht, totdat beide besluiten onherroepelijk zijn.
- II. De schadeloosstelling is echter niet geregeld. De PKB rept daar in het geheel niet over, de Aanwijzing Schiphol geeft slechts het recht op schadevergoeding. Teneinde een lacune op dit punt te voorkomen, is in het voorstel geregeld, dat op dit punt niet van artikel 54n van de onteigeningswet wordt afgeweken. Zulks vloeit voort uit de tekst van het nieuwe artikel 17, tweede lid. Deze bepaling houdt in, dat bij het verzoek tot inschrijving van het vonnis in de registers een bewijs van betaling van de schadeloosstelling dan wel van het voorschot moet worden overgelegd. Tevens wordt de mogelijkheid van verzet tegen een verstekvonnis en van cassatie onverkort gehandhaafd. Indien derhalve de onteigende partij het niet eens is met de vaststelling van de schadeloosstelling, staan hem onverkort alle rechtsmiddelen daartegen open.

In het voorstel komt de onverwilde inbezitneming niet meer voor. Bij nader inzien zijn wij het met de sprekers eens, dat een dergelijke maatregel in gevallen als onderhavige te ingrijpend is. Met de voorgestelde nieuwe onteigeningsparagraaf hebben wij tevens impliciet het door de SGP-fractie ingediende amendement overgenomen. Ook is het voorstel geheel in lijn met artikel 14 van de Grondwet. Tevens is een en ander in overeenstemming met de Europese regels van de rechtsbescherming.

Tenslotte hebben nog enkele sprekers gevraagd naar ons standpunt met betrekking tot een brief van de N.V. Luchthaven Schiphol over deze zaak. Met de in bijgaande nota van wijziging ingediende nieuwe onteigeningsparagraaf menen wij een voor gevallen als deze passend en sluitend regime voor te stellen. Hieruit volgt, dat ons inziens de voorstellen van Schiphol te ver gaan.

### **3. Vermindering rechtsbescherming, tijdwinst**

Veel kritische kanttekeningen zijn ook gemaakt over de beperking van de rechtsbescherming. Wij willen in antwoord daarop er in de eerste plaats nogmaals op wijzen, dat het bij het onderhavige wetsvoorstel gaat om uitvoering van een tweetal besluiten, waarvan de totstandkoming met alle rechtswaARBorgen is omgeven. In de uitvoering is tegen die achtergrond,

uiteraard met handhaving van de essentie van rechtsbescherming door de onafhankelijke rechter, enige bekorting in de procedure aangebracht. Deze bekorting is op een viertal punten aangebracht:

- a. schrappen van de bezwaarprocedure;
- b. één rechtsprekende instantie, de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, die alle beroepen behandelt;
- c. beperken van het beroep tot de zaak zelf;
- d. voor de Afdeling een termijn opnemen, waarbinnen zij beslist dient te hebben.

Ad a. Het doel van de bezwaarprocedure is de instantie, die de betrokken vergunning, ontheffing, etc. heeft verleend, in staat te stellen haar besluit nog eens opnieuw te bezien. Wanneer er echter een principebesluit ligt, dat alleen uitvoering behoeft, liggen aan de verlening van de betrokken vergunning geen andere gronden ten grondslag dan bevordering van de uitvoering van het principebesluit. Vrijheid van handelen voor het betrokken bestuursorgaan ligt alleen in eventuele aanvullende vergunningsvoorwaarden. Tegen deze achtergrond kan een bezwaarprocedure hier naar ons oordeel achterwege blijven. Beroep is mogelijk op de onafhankelijke rechter, in casu de Afdeling rechtspraak van de Raad van State.

Ad b. Gekozen is voor één rechtsprekende instantie, zoals reeds is gezegd de Afdeling rechtspraak van de Raad van State. Voor een aantal gevallen is de Afdeling reeds beroepsorgaan in hoogste instantie. Ook heeft de Afdeling reeds de beroepen tegen de PKB en de Aanwijzing Schiphol behandeld. De Afdeling beschikt derhalve reeds over een grote dosis kennis van de zaak.

Ad c. Zoals bijvoorbeeld ook in de Tracéwet is geregeld, is de bepaling in het voorstel opgenomen, dat bij behandeling van een beroep als hier bedoeld de behandeling alleen kan gaan over de zaak zelf (artikel 14). Bezwaren tegen de PKB of tegen de Aanwijzing Schiphol kunnen niet meer aan bod komen.

Ad d. Waar het slechts om uitvoering gaat, de Afdeling reeds over een grondige kennis van de materie beschikt en de beroepen bovendien alleen over de zaak zelf kunnen gaan, menen wij, dat er gerede gronden aanwezig zijn om de Afdeling een termijn op te leggen, waarbinnen zij moet beslissen. Opnemen in de wet van een korte beslistermijn is niet nieuw en in de gevallen, waarin dat is gebeurd, slaagt de Afdeling er in, behoudens uitzonderingen, binnen de voorgeschreven termijn te beslissen. Uiteraard betekent een en ander, dat bij de opstelling van verweerschriften het betrokken bestuursorgaan de nodige spoed betracht. Overigens, dit in antwoord op enkele vragen daaromtrent, het gaat hier om een termijn van orde. Op overschrijding staat geen sanctie.

Met de hierboven beschreven voorstellen wordt bereikt, dat in de gevallen, waarin procedures slechts worden gebruikt om de aanleg van de vijfde baan te vertragen, een aanzienlijke tijdwinst wordt geboekt van wellicht enkele jaren. Deze tijdwinst wordt bereikt zonder de rechtsbescherming ten principale aan te tasten. De beroepsgang op de onafhankelijke rechter is onverkort gehandhaafd en alleen gestroomlijnd. Alleen die onderdelen van de procedure, die in feite in het geval, waar het hier om gaat, er niet meer toe doen, zijn geschrapt. De te behalen tijdwinst weegt daar naar ons oordeel ruimschoots tegen op, dit laatste in antwoord op de desbetreffende vraag van de heer Van den Berg.

De procedurele tijdwinst van ten hoogste zes maanden, daargelaten dat die er in feite nu niet meer is, was slechts een uitvloeisel van de voorstellen. Wellicht is daar in de voorgaande behandeling van het wetsvoorstel teveel daarop de nadruk komen te liggen. Het eigenlijke doel van de voorstellen is misbruik van de procedures te voorkomen. De daarmee te behalen tijdwinst kan oplopen tot enkele jaren.

In antwoord op de heer Van Gijzel willen wij er nog op wijzen, dat met gewoon volgen van de procedures niet meer van een risico kan wordt gesproken. Gehoord de uitlatingen van diverse milieugroeperingen dient met een aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid met een aanzienlijke vertraging rekening te worden gehouden.

#### **4. Vergunningen e.d.**

In de eerste plaats willen wij onze erkentelijkheid betuigen voor de brede steun, die dit onderdeel van het wetsvoorstel heeft gekregen. Na hetgeen in 3 reeds is gezegd over de rechtsbescherming en de tijdwinst is over dit onderdeel weinig meer op te merken. Volstaan is met coördinatie van procedures en beperking van de termijnen. Reden hiervoor is, dat ook naar ons oordeel zo min mogelijk moet worden ingegrepen in de bestaande procedures. De herkenbaarheid voor de justitiabele blijft daarmee in tact. Slechts daar, waar het bestuursorgaan, wellicht noodgedwongen, in gebreke blijft, is een voorziening getroffen om, overigens in overleg met het betrokken bestuursorgaan, alsnog de beoogde voorziening te treffen.

Wel is in de nota van wijziging nog een correctie opgenomen. Deze komt er op neer, dat de bepalingen van het wetsvoorstel, die gelden voor de besluiten, welke op aanvraag worden genomen, eveneens zullen gelden voor ambtshalve te nemen besluiten.

#### **5. Diverse vragen**

In de voorgaande paragrafen zijn reeds de vele vragen, die de principes van het wetsvoorstel raken, aan de orde gekomen. Hieronder willen wij per spreker nader ingaan op de vragen, die nog niet beantwoord zijn.

##### *A. de heer Van den Berg (SGP)*

Wij hebben hierboven reeds aangegeven, dat naar ons oordeel het ingrijpen in de bestaande procedures alleszins gerechtvaardigd is. Enerzijds zijn waar mogelijk de bestaande procedures gehandhaafd en is slechts tegen de achtergrond van onherroepelijk zijnde besluitvorming beheersing en stroomlijning van die procedures aangebracht. Anderzijds wordt misbruik van de procedures voorkomen en wordt een niet onaanzienlijke tijdwinst verkregen.

Wel zijn wij het met spreker eens, dat reeds veel tijd in het voortraject is verloren gegaan. Of dat tijdverlies voorkomen had kunnen worden is de vraag, gezien de wens van telkens nieuwe onderzoeken en telkens nieuwe varianten. Wat hiervan overigens ook zij, dat behoeft naar onze mening een beheersing en stroomlijning van de nog te doorlopen procedures niet in de weg te staan.

##### *B. mevrouw Van 't Riet (D66)*

De meeste door spreekster gestelde vragen zijn hiervoor reeds aan de orde geweest. Wel heeft zij nog gewezen op andere grote projecten, waarvoor geen wetgeving als onderhavige wordt voorbereid, zoals de HSL. Het verschil is hierin gelegen, dat anders dan bijvoorbeeld bij de HSL de ontwikkelingen in de luchtvaart zodanig sneller zijn gegaan dan voorzien, dat voor Schiphol een acuut probleem is ontstaan om met inachtneming van de milieugrenzen toch de ontwikkeling tot mainport niet te belemmeren. Bovendien is voorzien, dat bij snelle inwerkingtreding van de eerste tranche van de Tracéwet, deze gebruikt kan worden voor de aanleg van de HSL.

In antwoord op de vraag van spreekster naar een schematisch overzicht van de verschillende procedures merken wij op, dat een nieuw schema,

waarin de gevolgen van de uitspraak van de Afdeling bestuursrecht van de Raad van State op de aanwijzing zijn verwerkt, nog niet beschikbaar is. Zodra dat schema gereed is, zullen wij dat aan de Kamer doen toekomen. Verder heeft spreekster nog gevraagd naar de verhouding van de onverwijde inschrijving van het rechtbankvonnis tot onteigening in de registers met artikel 14 van de Grondwet. Dit artikel laat onteigening slechts toe tegen een vooraf verzekerde schadeloosstelling. Zoals in 3 is beschreven, is de schadeloosstelling verzekerd voordat tot inschrijving wordt overgegaan. Ingeval de te onteigenen partij het met de schadeloosstelling niet eens is, staat hem de volledige procedure van rechtsbescherming open en wordt hem in afwachting van de definitieve uitslag daarvan een voorschot uitbetaald. Een beroepsgang tornt echter niet aan het feit, dat de te onteigenen partij verzekerd is van een passende schadeloosstelling. Het proces gaat slechts over de hoogte daarvan.

*C. de heer Stellingwerf (RPF, mede namens GPV)*

Naar het oordeel van spreker ware alleen in noodtoestanden van de voorgeschreven procedures af te wijken. Wij zijn het daar in principe wel mee eens. Wij willen er echter op wijzen, dat de huidige regelgeving niet goed toegesneden is op die gevallen, waarin het gaat om grote projecten, waarbij sprake is van zowel zwaarwegende principebesluiten als van veelomvattende uitvoeringsbesluiten daarvan. Om die reden is regelgeving in ontwikkeling, die ziet op beheersing en stroomlijning van het totale proces van totstandkoming van dergelijke grote projecten. Het gaat bij deze regelgeving met name om de reeds eerder genoemde wijziging van de Tracéwet en van de Wet Luchtverkeer alsmede van de wet inzake Rijksprojectprocedures. Het onderhavige wetsvoorstel loopt alvast vooruit op deze ontwikkelingen en beoogt de uitvoering van het principebesluit tot aanleg van de vijfde baan voor Schiphol te beheersen en te stroomlijnen.

Wat het selectief laten groeien van Schiphol betreft willen wij wijzen op de maatregelen, die daartoe genomen zijn, zoals de slotcoördinatie en alle beperkingen, die aan hoofdstuk-2-vliegtuigen zijn opgelegd.

*D. de heer Te Veldhuis (VVD)*

Spreker heeft een eigen model voorgesteld om tot besluitvorming over grote projecten te komen. Daargelaten, dat het in het onderhavige geval om de uitvoering van het project gaat en niet om het gehele project, menen wij, dat tegen het model zoals het is gepresenteerd toch wel enkele bezwaren bestaan. In de eerste plaats gaat het uit van een mate van gedetailleerdheid, die in een zo vroegtijdig stadium van de ontwikkeling van het project niet mogelijk is. Bovendien staat in beroep gaan bij de Tweede Kamer, zoals spreker voorstelt op gespannen voet zowel met de Grondwet, die rechtspraak bij uitsluiting aan de rechterlijke macht opdraagt, als met het EVRM-verdrag, dat een onafhankelijke rechtsgang voorschrijft. Wij hebben derhalve grote twijfels aan het voorgestelde model en handhaven ons voorstel. Voor de redegeving verwijzen wij naar het voorgaande.

De in artikel 4 van het wetsvoorstel opgenomen verplichting aan een privaatrechtelijke persoon is geen ongebruikelijke constructie. Een uitgesproken sanctie als de belanghebbende zijn verplichting niet nakomt, is niet opgenomen. Er is voor gekozen de N.V. Luchthaven Schiphol mede bevoegd te maken voor het indienen van de nodige aanvragen e.d. Artikel 8 houdt in, dat gemeenten en andere bestuursorganen overeenkomstig de aanvraag moeten beslissen. Hiermee wordt aangegeven, dat het besluit van een bestuursorgaan op een aanvraag in principe de aanvraag moet honoreren, maar dat wel aanvullende voorwaarden aan de

vergunning mogen worden gesteld. Deze mogen echter de voortgang van het werk niet belemmeren.

Zowel afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht als de bepalingen betreffende het beroep van die wet spreken van belanghebbende.

Afdeling 3.4 laat de mogelijkheid open, dat bij wet anders wordt geregeld. Daarvoor is in dit wetsvoorstel niet gekozen.

Spreker heeft nog gewezen op de mogelijkheid het wetsvoorstel te splitsen en de onteigeningsparagraaf er uit te lichten en die eventueel in een later stadium afzonderlijk bij wijzigingswet in de wet op te nemen. Gebleken is, dat bij de aanleg van de vijfde baan al snel een beroep op de onteigeningsparagraaf zal moeten worden gedaan. Splitsen van het wetsvoorstel heeft naar ons oordeel dan ook weinig praktische betekenis en zal slechts de aanleg en ingebruikname van de vijfde baan vertragen. Daardoor zal langer van het vierbanenstelsel gebruik zal moeten worden gemaakt en zal een aantal woningen onnodig langer geluidshinder ondervinden.

#### *E. de heer Reitsma (CDA)*

Spreker stelt voor diverse grote infrastructurele projecten een lex specialis voor. Dit betekent de facto per project een stukje ad-hoc wetgeving. Over ad-hoc wetgeving wordt zeer uiteenlopend gedacht, ook de Raad van State heeft daar ernstige bedenkingen tegen, en het heeft onze voorkeur niet. Wij willen in dit verband verwijzen naar de brief van de tweede ondergetekende (Tweede Kamer, 1996–97, 24 690, nr. 5). Inmiddels is structurele wetgeving met betrekking tot grote projecten opgesteld, verwezen zij naar § 2 van deze brief.

De regiefunctie van de eerste ondergetekende omvat het verzamelen van gegevens over de stand van zaken, de voortgang en de risico's bij de uitvoering van de PKB, een beoordeling van deze uitvoering, het bieden van ondersteuning bij de oplossing van problemen tussen regionale partijen en het informeren van de Tweede Kamer en collega-ministers. Hiervoor stel ik mensen en middelen ter beschikking.

In het kader van deze regiefunctie wordt de voortgang van de uitvoering van de PKB Schiphol gemonitord. In periodieke rapportages wordt de voortgang van projecten en procedures in de regio geregistreerd. Deze informatie wordt samengevoegd met informatie over de voortgang van de landelijke acties die ten behoeve van de uitvoering van de PKB worden uitgevoerd en zal binnenkort als de Voortgangsrapportage 1998 Uitvoering PKB Schiphol en Omgeving aan de Tweede Kamer worden aangeboden.

De landzijdige infrastructuur valt slechts onder de werking van deze wet voor zover die rechtstreeks met de aanleg verband houden. Te denken ware aan keerlussen, de eerste fase van de N-22 noord of omleggen van waterlopen.

Wat betreft de problemen inzake de huisvesting merken wij op, dat uiteraard de aanleg van de vijfde baan voor een aantal bewoners verregaande gevolgen heeft voor de persoonlijke levenssfeer. Daaraan wordt door middel van een passende schadeloosstelling en eventueel bemiddeling bij het zoeken naar vervangende woonruimte zo goed mogelijk tegemoet gekomen. De overlast, die de betrokkenen ondervinden, moet tot een minimum beperkt blijven. Uit hetgeen naar voren is gebracht begrijpen wij, dat niet altijd het geval is. Wij betreuren dat zeer en wij zullen met de betrokken partijen (de gemeente Haarlemmermeer en Schiphol) daarover nader overleggen.

#### *F. de heer Rosenmöller (Groen Links)*

De meeste vragen van spreker zijn in het vorenstaande reeds aan de orde geweest en beantwoord. Hetzelfde geldt ten aanzien van hetgeen in de

ronde-tafel gesprekken is besproken. Wel willen wij er nog eens op wijzen, dat het voorliggende wetsvoorstel op wens van de Kamer tot stand is gekomen. Evenzeer zijn wij van mening, dat anders dan spreker aangeeft de rechtszekerheid ten principale niet is geschaad. Het wetsvoorstel voorziet in beheersing en stroomlijning van procedures die strekken tot uitvoering van een met alle rechtswaarborgen omkleed principebesluit. Spreker heeft gewezen op de noodzaak van een goede en tijdige schadeloosstelling. Wij menen, dat met de nota van wijziging hieraan tegemoet is gekomen. Wat betreft de herhuisvesting willen wij verwijzen naar ons antwoord op eenzelfde vraag van de heer Reitsma.

*G. de heer Van Gijzel (PvdA)*

De aanleiding tot het wetsvoorstel, de uitdrukkelijke wens van de Kamer, is zowel in het voorgaande als in de nota naar aanleiding van het verslag reeds genoegzaam uiteengezet. Ook nu is de tijdwinst in verkorting van procedures gering. De werkelijke tijdwinst wordt behaald met de beheersing en stroomlijning van de procedures. Door misbruik van die procedures tegen te gaan, wordt een tijdwinst van wellicht enkele jaren bereikt.

Spreker heeft gevraagd waarom niet een dergelijke wet voor de HSL. Wij willen voor de beantwoording van die vraag verwijzen naar ons antwoord op eenzelfde vraag van mevrouw Van 't Riet.

Voor het overige hebben wij de door spreker gestelde vragen hiervoor reeds naar ons oordeel volledig beantwoord.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
T. Netelenbos

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,  
a.i.,  
J. W. Remkes