

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 terechtkomt 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

Lijst van ingekomen stukken

niet-commerciële, kortlopende experimenten met het doorgeven van omroepprogramma's via, bijvoorbeeld, het ADSL-systeem mogelijk te maken (25533, nr. 81);
een, inzake opvattingen over een vijftal voorstellen voor amendementen inzake de Telecommunicatiewet (25533, nr. 82);
een, ten geleide van een reactie op een drietal amendementen inzake de Telecommunicatiewet (25533, nr. 83);
een, van de Algemene Rekenkamer, ten geleide van het rapport "Beheer en archivering van digitale bestanden" (25970).

Deze brieven zijn al gedrukt en rondgedeeld;

2. de volgende brieven:

een, van de ministers voor Ontwikkelingssamenwerking en van Binnenlandse Zaken, inzake het werkplan gefaciliteerde terugkeer van remigranten;
een, van de minister van Binnenlandse Zaken, inzake de kaderwet zelfstandige bestuursorganen;
een, van de ministers van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en van Verkeer en Waterstaat, ten geleide van het eindrapport PAGE;
een, van de staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, ten geleide van een rapport inzake intern toezicht van woningcorporaties;
een, van de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, ten geleide van het rapport van de Arbeidsinspectie over de arbeidsvoorwaardenontwikkelingen in 1996;
een, van de Algemene Rekenkamer, ten geleide van het rapport inzake de F-16-gevechtsvliegtuigen.

De voorzitter stelt voor, deze brieven door te zenden aan de betrokken commissies en niet te drukken;

3. een brief van J. Koolman, over asielzoekers.

Deze brief ligt op de griffie ter inzage.