

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)

VERSLAG VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR VERKEER EN WATERSTAAT¹

Vastgesteld 14 december 1998

Het voorbereidend onderzoek van bovenvermeld wetsvoorstel gaf de leden van de commissie voor Verkeer en Waterstaat aanleiding tot het formuleren van de volgende opmerkingen en vragen.

De leden van de **VVD**-fractie verklaarden met instemming van het wetsvoorstel ter beheersing van de procedures te hebben kennis genomen.

Zij wilden nog de volgende vragen stellen:

Ten eerste vroegen zij hoe lang het naar verwachting nog zal duren nadat de Aanwijzing Schiphol onherroepelijk zal zijn geworden (de regering verwacht dat dit laatste niet voor het eind van het volgende jaar het geval zal zijn) totdat met de feitelijke aanleg van de vijfde baan zal kunnen worden begonnen.

Ten tweede wilden zij weten hoe lang het naar verwachting daarna nog zal duren totdat de baan in gebruik zal kunnen worden genomen.

Ten derde merkten zij op, dat in de stukken er meermalen over wordt gesproken dat de procedures gaan in totaal 406 vergunningen, onthefingen e.d., gebaseerd op in totaal 14 wetten en verordeningen, zonder dat daarover nadere gegevens worden verstrekt. Wil de regering alsnog een duidelijke en nauwkeurige specificatie van deze 406 vergunningen, onthefingen e.d. overleggen, zulks mede ter verkrijging van een beter inzicht voor mogelijke andere gevallen in de toekomst?

De leden van de **CDA**-fractie betreurden het dat pas nu wetgeving over de beheersing en versnelling van de procedures inzake de aanleg van de vijfde baan van de Luchthaven Schiphol aan de orde is. Deze leden hebben reeds tijdens het debat in de Eerste Kamer op 28 november 1995 over de PKB Schiphol en Omgeving aangedrongen op een versnelling van de procedures, uitgaande van de toen reeds bekende hogere groeicijfers. Uit het rapport «Groeicijfers Schiphol» van de Algemene Rekenkamer blijkt dat het kabinet reeds vanaf begin 1994 beschikte over informatie dat de groei van Schiphol veel sneller zou gaan dan in de PKB Schiphol en Omgeving is voorzien. Deze leden vroegen naar de argumenten aan de ministers waarom niet

¹ Samenstelling: Talsma (VVD), Baarda (CDA), (voorzitter), Zijlstra (PvdA), Eversdijk (CDA), Hilarides (VVD), Vrisekoop (D66), Pitstra (GL), Rongen (CDA), Batenburg, Lodewijks (VVD), Van den Berg (SGP), Bierman, Ruers (SP), Linthorst (PvdA).

veel eerder het initiatief tot versnelling is genomen en waarom in dat verband tenminste twee jaren verloren zijn gegaan. Zij wilden weten wat de ministers in hun brief aan de Voorzitter van de Tweede Kamer van 25 september 1998 (stuk nr. 9) op bladzijde 2 bedoelden met «...de aanmerkelijke snellere groei van de luchtvaart dan was voorzien» en op bladzijde 5 met «...de ontwikkelingen in de luchtvaart zodanig sneller zijn gegaan dan voorzien, dat voor Schiphol een acuut probleem is ontstaan...»? Zij vroegen hiernaar, juist ook gelet op het boven reeds genoemde rapport van de Algemene Rekenkamer. Is het juist niet zo dat bij de aanvaarding van de PKB Schiphol en Omgeving in 1995 er reeds sprake was van een acuut probleem, veroorzaakt door de toen bekende snellere groei van Schiphol?

Er vanuit gaande dat overeenkomstig de PKB Schiphol en Omgeving de vijfde baan in 2003 operationeel zal zijn, wat is dan nu nog, zo vroegen deze leden, de tijdswinst bij aanvaarding van dit wetsvoorstel.

Ook de leden van de CDA-fractie wezen er op, dat ten behoeve van de aanleg van de vijfde baan meer dan 400 vergunningen nodig zijn. Deze leden vroegen zich af of hier niet tot bundeling en beperking van het aantal vergunningen had moeten worden gekomen. Zij vroegen hoe bij dit grote aantal vergunningen de coördinatie verloopt. Welke initiatieven zullen de ministers nemen of hebben zij reeds genomen naar aanleiding van het oordeel van de Raad van State dat een principiële bezinning op het verschijnsel projectwetgeving geboden is, waarbij vragen naar nut en noodzaak van projectwetgeving aan de orde dienen te komen? Er is huns inziens sprake van een zeer ingrijpende tweede nota van wijziging (stuk nr. 10). Waarom is daarover, zo wilden zij weten, niet het advies gevraagd van de Raad van State?

De leden van de fractie van **D66** hadden eveneens vragen over het te volgen tijdspad. Zij wilden weten welke stappen nog precies gezet moeten worden na aanvaarding van de wet tot het moment van ingebruikname van de vijfde baan.

De leden van de fractie van **GroenLinks** stonden afwijzend ten opzichte van dit voorstel. Het relatieve belang van de versnelling van de procedure rondom de vijfde baan rechtvaardigt niet deze ingreep in wettelijke procedures. Zij wezen er op dat ook de Raad van State bijzonder kritisch was over dit voorstel en dat de regering niet overtuigend deze fundamentele bezwaren van willekeur heeft kunnen wegnemen. Zij vroegen of de regering nogmaals uiteen kan zetten wat de nut en noodzaak van deze wet is.

Er wordt verwezen naar een nationaal belang, «waarbij de tijdsfactor een cruciale rol zou spelen». Dit gaf de leden van de fractie van GroenLinks aanleiding tot de volgende vragen.

- Sinds wanneer worden de specifieke belangen van een sector in de economie zo gemakkelijk als nationaal belang gebombardeerd?
- Hoe verhoudt zich deze gevoelde noodzaak tot haast tot het feit, dat de regering de parlementaire behandeling vele maanden liet liggen (van april tot november) omdat er in die vermeende haast bijzonder slordig met het eigendomsrecht in het wetsvoorstel was omgesprongen?
- Hoe verhoudt zich deze haast tot het feit, dat de regering er in de procedure bij de Raad van State ook maar liefst vele maanden over deed om tot een verdediging te komen?
- Zij wezen er op, dat er door Pieter Winsemius van Natuurmonumenten is gesteld, dat de inspraakprocedures maar voor een klein deel verantwoordelijk voor de zgn. stroperigheid van procedures en dat de overheid zelf naast technische oorzaken verantwoordelijk is voor vele vertragingen. Kan de regering uiteenzetten, zo vroegen deze leden, hoe ze tegen deze opvatting aan kijkt en dat gedocumenteerd doen.

Het was de leden van de fractie van GroenLinks opgevallen, dat de argumentatie in het wetsvoorstel nogal aan verandering onderhevig is geweest. Eerst werd geschreven, dat met deze wet een tijdwinst van zes maanden in de procedure werd geboekt; toen hier kritiek op kwam (zo weinig winst voor zo'n grote ingreep) werd gesteld dat het om beheersing van het proces zou gaan en dat vooral het Bulderbos en de opstelling van de milieubeweging de ratio achter dit wetsvoorstel waren. Eerst werd verwezen naar vergelijkbare wetten (zoals de Deltawet grote rivieren); toen daar kritiek op kwam (dit is onvergelijkbaar omdat het hier echt gaat om een noodsituatie voor mensen) werd geschreven, dat de twee wetten ook niet vergelijkbaar waren. Eerst werd geschreven dat de vijfde baan met deze wet in 2002 aangelegd zou kunnen worden, nu wordt 2003 weer als datum genoemd. De hier aan het woord zijnde leden stelden dan ook de vraag of de regering van mening is dat deze wisselende argumentatie overtuigend is.

Er wordt gezegd, aldus deze leden, dat deze wet nodig is, omdat de groeicijfers anders zijn dan ten tijde van de PKB werd verondersteld. Bij het lezen van deze passage braken bij hen enige klompen. Zij vroegen of de regering de kritiek van de (vrijwel unanieme) Eerste Kamer kent ten tijde van de behandeling van de PKB in deze Kamer over de geloofwaardigheid van de groeicijfers, die door de hier aan het woord zijnde leden zelfs als «knoeicijfers» zijn aangeduid. Kent de regering niet het rapport van de Rekenkamer over deze problematiek?

Kan de regering zich voorstellen dat dit argument nogal wat weerstand zou kunnen oproepen bij de leden van de Eerste Kamer?

Deze leden merkten vervolgens op dat deze wet bezwaarprocedures bij allerlei vergunningen onmogelijk maakt maar deze bundelt richting Raad van State. Naar de mening van de leden van de fractie van GroenLinks is dit een forse inperking van de mogelijkheden van de milieubeweging. Het Bulderbos wordt hierbij als argument gehanteerd.

Deze leden vroegen of het echt zo is dat het Bulderbos zón belangrijk argument is geweest bij dit wetsvoorstel.

Tenslotte merkten zij op dat het wetsvoorstel nodig wordt gevonden omdat Schiphol (te) snel groeit. Deze opvatting leidde bij hen tot de volgende vragen.

- Wat wordt er op korte termijn ondernomen om het luchtverkeer te beperken?
- Wordt er met de Duitse regering gesproken over mogelijke maatregelen op korte termijn?
- Wat wordt er gedaan met het zgn. zes-puntenplan van de milieubeweging om de groei af te remmen?

De leden van de fracties van de **SGP**, de **RPF** en het **GPV** hadden met zeer gemengde gevoelens van het wetsvoorstel kennis genomen. Deze leden hadden sterk de indruk gekregen dat bij dit wetsvoorstel sprake is van ad hoc-wetgeving die geënt is op noodwetgeving zoals de Deltawet grote rivieren. Zij vroegen om de procedurele verschillen tussen laatstgenoemde wet en het wetsvoorstel aan te geven, met name welke «noodelementen» in het voorliggende voorstel ten opzichte van de Deltawet ontbreken. Welke «nood» signaleert de regering in de zin de bestaande algemene noodwetgeving?

Deze leden verklaarden buitengewoon veel moeite te hebben met de wijze waarop de rechtswaarborgen van burgers, bedrijven en organisaties in het kader van eventuele onteigening worden verkort. Erkent de regering dat hier sprake is van verkorting van rechten?

Verder vroegen deze leden of de van toepassingverklaring in het voorgestelde artikel 14 van artikel 72a onteigeningswet impliceert dat in

geval van een onteigeningsbesluit de Raad van State steeds wordt gehoord.

Deze leden verklaarden grote moeite te hebben met het voorstel waar het beoogt te bewerkstelligen dat een onteigeningsvonnis reeds voordat het in kracht van gewijsde is gegaan in de openbare registers kan worden ingeschreven. Welke tijdwinst in weken of maanden gemeten, denkt de regering op dit punt te behalen?

Zij stelden de vraag of de in het voorgestelde artikel 16 opgenomen afwijking van artikel 59, dat uit drie leden bestaat, het gehele artikel betreft en, zo neen, of een nadere aanduiding niet op zn plaats was geweest.

Het lid **Bierman** merkte op dat het wetsvoorstel erop gericht is (procedure-)tijdwinst te boeken door het laten vervallen van de bezwaarprocedure en het beperken van de termijn voor de Afdeling bestuursrecht-spraak van de Raad van State tot twaalf maanden na ontvangst van het verweerschrift.

De minister rechtvaardigt deze ingreep in de rechtsgang met het argument dat het hier gaat om een project van nationaal belang. De Wet op de waterkering en de Deltawet Grote Rivieren hebben hier model gestaan. Hierdoor wordt, zo meende genoemd lid, de indruk gewekt dat bij dit wetsvoorstel eveneens sprake is van een algemeen belang.

In tegenstelling tot de wetten die model hebben gestaan is in het voorliggende wetsvoorstel geen sprake van overmacht, zoals optreedt bij een natuurverschijnsel noch levert de vijfde baan een bijdrage aan de veiligheid van burgers zoals waterkeringverbetering dat doet.

Gaat het hier niet slechts om de uitvoering van een groot maar gewoon project, waarvoor de normale procedures (zo snel als mogelijk) dienen te worden gevolgd?

Nationale schaal is zijns inziens immers iets anders dan algemeen belang.

Vertrouwende, dat deze vragen tijdig en genoegzaam beantwoord zullen worden, acht de commissie de openbare beraadslaging over het onderhavige wetsvoorstel voldoende voorbereid.

De voorzitter van de commissie,
Baarda

De griffier van de commissie,
Heijnis