

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. 3**

### **MEMORIE VAN TOELICHTING**

#### **I ALGEMEEN DEEL**

##### **1 Inleiding**

In de Planologische Kernbeslissing Schiphol en Omgeving (kamerstukken II 1994/95, 23 552, deel 4, p. 12; PKB) is vastgelegd dat het huidige banenstelsel van Schiphol moet worden uitgebreid met een vijfde start- en landingsbaan. Deze baan dient uiterlijk in 2003 operationeel te zijn. Mede door preferent gebruik van de vijfde baan voor starts en landingen zullen – in het bijzonder in de nacht – de direct rond de luchthaven Schiphol liggende woongebieden worden ontzien. Bij brief van 22 augustus 1997 (kamerstukken II 1996/97, 25 466, nr. 1), gericht aan de Voorzitter van de Tweede Kamer, 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 Minister van Verkeer en Waterstaat (V&W) op 26 augustus 1997 een algemeen overleg gevoerd (kamerstukken II 1997/98, 25 466, nr. 4). Tijdens dat overleg bleek een meerderheid van de Kamer voorstander om specifieke wetgeving voor te bereiden, teneinde de aanleg van de vijfde baan zoveel mogelijk te versnellen, in elk geval potentiële vertragingen op voorhand te voorkomen.

Het onderhavige wetsvoorstel heeft dan ook in de eerste plaats ten doel de aanleg van de vijfde baan te beheersen, zodat potentiële vertragingen worden voorkomen. Waar mogelijk worden ook maatregelen ter versnelling voorgesteld, hetgeen resulteert in een versnelling van ongeveer een half jaar. Het ligt in de bedoeling dat het wetsvoorstel uiterlijk op 1 juni 1998 in werking treedt.

Het wetsvoorstel heeft betrekking op een groot project van nationaal belang. De besluitvorming over dergelijke grote projecten is al enige jaren in discussie. Wij noemen 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. Tot nu toe is van de zijde van het kabinet telkens naar voren gebracht dat projectwetgeving niet als generieke oplossing moet worden gehanteerd bij de besluitvorming over grote projecten. Gelijktijdig is

daarbij geconstateerd dat in uitzonderlijke gevallen regering en parlement toch kunnen kiezen voor een projectwet. Op dit punt zij verwezen naar de brief van de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM), mede namens de Minister van V&W, van 18 juli 1997 (kamerstukken II 1996/97, 24 690, nr. 5).

In het wetsvoorstel betreft het de door de regering gewenste ontwikkeling van Schiphol tot mainport. Deze ontwikkeling dreigt ernstig verstoord te worden door de evenzeer gewenste bestrijding van de geluidsoverlast. In de ontwikkeling van Schiphol met inachtneming van de milieucomponent speelt de vijfde baan een zeer belangrijke rol. Het gaat hierbij om een zaak van nationaal belang, waarbij de tijdsfactor cruciaal is. Bijgaand wetsvoorstel, dat overigens alleen de feitelijke aanleg van het project beslaat, past derhalve binnen het kader van het kabinetsstandpunt. Ten slotte kan in dit kader worden opgemerkt dat een grondige herziening van de luchtvaartwetgeving momenteel in voorbereiding is, ertoe strekkend dat de procedures efficiënter worden ingericht.

Het wetsvoorstel gaat ervan uit 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, 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 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. Grosso modo gaat het in de vervolgpcedures om een nadere concretisering van de twee genoemde besluiten. Deze procedures worden, uiteraard met behoud van een gerechtvaardigde rechtsbescherming voor belanghebbenden, in het wetsvoorstel waar nodig gestroomlijnd.

De reikwijdte van het wetsvoorstel ziet in de eerste plaats op maatregelen ten behoeve van de aanleg van de vijfde baan met bijbehorende taxibanen etc. Voorts vallen ook die voorzieningen onder het wetsvoorstel, die met de aanleg een aantoonbaar rechtstreeks verband hebben. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om werken ten aanzien van wegen die worden doorsneden door de aanleg van de vijfde baan (bijv. het maken van tunnelbakken en andere kunstwerken of het aanpassen van het wegstelsel, zoals de eerste fase van de N22-noord, keerlussen bij doodlopende wegen e.d.) of om waterhuishoudkundige maatregelen in de Haarlemmermeer (bijv. omlegging waterlopen, bouw gemalen). Daarnaast ziet het wetsvoorstel ook op maatregelen ten behoeve van het gebruik van de vijfde baan. Daartoe bevat het voorstel een aantal afzonderlijke, minder ingrijpende bepalingen.

Tenslotte zij nog opgemerkt, dat het instrumentarium van dit voorstel in grote lijnen van de Wet op de waterkering is overgenomen en wel de zogenaamde tweede tranche van de uitvoering van het Deltaplan Grote Rivieren. Daarnaast bevat het onderhavige wetsvoorstel aanvullende voorzieningen in verband met specifieke aspecten van de onderhavige problematiek, waarbij met name erop is gelet dat de realisatie van de vijfde baan, nu ter zake reeds bij de totstandkoming van de PKB besluiten zijn genomen, zo spoedig mogelijk haar beslag dient te krijgen. Hierbij zij aangetekend, dat het bij de tweede tranche van de dijkversterkingen om

veel projecten met een groot aantal initiatiefnemers ging, in het onderhavige geval gaat het om één groot project.

Hierna zal eerst op hoofdlijnen en daarna per onderwerp nader op de materie worden ingegaan.

## **2 Hoofdlijnen van het wetsvoorstel**

Het wetsvoorstel bevat voorzieningen met betrekking tot de procedures op de terreinen van de ruimtelijke ordening, de behandeling en beslissing op vergunningaanvragen en de onteigening. Deze strekken ertoe de procedures beheersbaar te krijgen en te houden alsmede waar mogelijk te versnellen.

Hierbij moet de term «vergunningprocedures» ruim worden opgevat: het gaat om alle te nemen besluiten waarbij toestemming wordt verleend van overheidswege voor het verrichten van enigerlei activiteit die van belang is voor de aanleg of het gebruik van de vijfde baan.

Wat betreft de bestuurlijke besluitvorming op de terreinen van de ruimtelijke ordening en de vergunningen gaat het grosso modo om de volgende zaken:

- a. het stellen van (korte) termijnen waarbinnen bepaalde fasen in de besluitvorming moeten zijn afgerond;
- b. het overrulen van bestuursorganen ingeval niet of niet tijdig bepaalde beslissingen worden genomen;
- c. het van toepassing verklaren, in het belang van de uniformiteit en dus ook teneinde de beoogde versnelling te bereiken, van dezelfde procedurevoorschriften (vergunningprocedures);
- d. het aanwijzen van één bestuurlijke coördinator (de Minister van V&W) ter bevordering van een vlotte gang van zaken.

Op het gebied van de rechtsbescherming zijn de volgende zaken van belang:

- a. op het terrein van de vergunningprocedures is de bezwaarschriftprocedure niet van toepassing;
- b. er is sprake van één bevoegde administratieve rechter, de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State;
- c. doublures in de rechtsbescherming worden weggenomen;
- d. voor de rechter geldt een wettelijke termijn waarbinnen deze een beslissing moet hebben genomen.

Hierna is een en ander nader uitgewerkt naar aanleg (§ 3) en vervolgens naar gebruik (§ 4). Daarna wordt nog afzonderlijk op enkele specifieke onderwerpen ingegaan.

## **3 Aanleg**

### *3.1 Ruimtelijke ordening*

#### 3.1.1 Streekplan

In de eerste plaats kan worden opgemerkt dat de provincie Noord-Holland een partiële herziening van het desbetreffende streekplan in 1995 heeft vastgesteld. Na een heroverwegingsprocedure te hebben doorlopen is de herziening van het streekplan definitief geworden in 1997. Het is niet nodig maatregelen van wetgevende aard ter zake te treffen.

#### 3.1.2 Bestemmingsplannen

Wat betreft de ruimtelijke ordening-procedures ten behoeve van de aanleg van de vijfde baan zijn van belang de totstandkoming van de bestemmingsplannen van de gemeente Haarlemmermeer ten behoeve van de

vijfde baan. Voor alle duidelijkheid: indien enig bestemmingsplan voor inwerkingtreding van dit wetsvoorstel wordt vastgesteld, zijn tot het tijdstip van inwerkingtreding van deze wet de normale procedures met zienswijzen, bedenkingen en beroep uit de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) van toepassing. Het wetsvoorstel ziet op de situatie dat een op de materie betrekking hebbend bestemmingsplan niet voor inwerkingtreding van dit wetsvoorstel onherroepelijk is geworden.

Indien op het tijdstip van inwerkingtreding van dit wetsvoorstel de gemeente (één van) de bestemmingsplannen nog niet heeft vastgesteld, dient zij dat ingevolge het wetsvoorstel binnen 6 weken na inwerkingtreding van het wetsvoorstel te doen. Gedeputeerde staten beslissen dan binnen 12 weken over de goedkeuring van het bestemmingsplan.

Indien gedeputeerde staten het vastgestelde bestemmingsplan nog niet hebben goedgekeurd, zal dit binnen 12 weken na de vaststelling van het desbetreffende bestemmingsplan moeten gebeuren. Indien het bestemmingsplan vóór het tijdstip van inwerkingtreding van de wet is vastgesteld, dan zal de goedkeuring van dat bestemmingsplan door gedeputeerde staten moeten worden verleend binnen een in artikel 2, eerste lid, onder c, aangegeven termijn van tenminste 4 weken en ten hoogste 12 weken na dat tijdstip.

Voorts zal het goedgekeurde bestemmingsplan terstond na de goedkeuring ter inzage moeten worden gelegd en zal de goedkeuring terstond bekend moeten worden gemaakt.

### 3.1.3 Ministeriële bevoegdheden

Zo de hier bedoelde planologische medewerking van de gemeente Haarlemmermeer of de provincie Noord-Holland niet of niet tijdig geschiedt, dan zijn de Minister van V&W en de ambtgenoot van VROM wettelijk bevoegd ten behoeve van de aanleg van de vijfde baan vrijstelling te geven van al die bepalingen op gemeentelijk planologisch niveau die zich niet verdragen met de desbetreffende PKB of de betrokken Aanwijzing Schiphol. Verwezen wordt naar artikel 3 van het wetsvoorstel.

### 3.1.4 Rechtsbescherming

Tegen het besluit van de ministers staat beroep open bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. De Raad is gebonden aan een beslistermijn van twaalf weken na indiening van het verweerschrift (termijn indiening verweerschrift vier weken na afloop beroepstermijn); in bijzondere omstandigheden kan deze termijn worden verlengd met zes weken. Voor alle duidelijkheid: tegen het besluit van de ministers staat geen bezwaarschrift-procedure open.

Tenslotte voorziet artikel 21 er in, dat in geval een of meer beroepen tegen een goedgekeurd bestemmingsplan zijn ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State versneld een besluit wordt genomen.

## 3.2 Vergunningen

### 3.2.1 Procedure

Voor de realisatie van de onderhavige werken zijn nog vele vergunningen, ontheffingen, vrijstellingen e.d. van velerlei aard, afkomstig van de verschillende overheden, rijk, provincie, gemeente en waterschap, nodig. Meestal gaat het om besluiten die op aanvraag worden genomen, maar dit hoeft niet het geval te zijn. Het kan ook gaan om ambtshalve te nemen besluiten (bijvoorbeeld een peilbesluit ingevolge de Wet op de waterhuis-

houding). Deze documenten worden verder korthedshalve aangeduid als vergunningen.

Wat betreft de soort vergunningen valt te denken aan aanlegvergunningen, bouwvergunningen, vergunningen ingevolge de milieuwetgeving (zoals de Wet milieubeheer of de Wet verontreiniging oppervlaktewateren), vergunningen ingevolge de waterstaatswetgeving (zoals de Wet op de waterhuishouding of de Ontgrondingenwet) en ingevolge de Boswet (kapvergunning). Voorts zijn, afgezien van aanlegvergunningen, ook andere vergunningstelsels, in het leven geroepen door andere overheden, van toepassing.

Een aantal vergunningen is vereist voor de aanleg van de vijfde baan, andere zijn nodig voor werken buiten het luchtvaartterrein.

Met het oog op de spoedige totstandkoming van vergunningverlening na de genoemde ruimtelijke ordeningsprocedures kan niet worden volstaan met de vigerende wetgeving. Er is behoefte aan een sluitende coördinatie-regeling, waarbij onder regie van het Rijk de vergunningprocedures kunnen worden afgerond. Daarin voorziet het onderhavige wetsvoorstel, waarbij zoals gezegd het systeem van de Wet op de waterkering is gevolgd. Een wezenlijk kenmerk daarvan is dat alle procedures op basis van één uniforme regeling worden afgewikkeld.

De kernpunten zijn:

- de bestuurlijke bevoegdheden blijven in beginsel waar ze horen;
- de Minister van V&W verkrijgt een coördinatiebevoegdheid ter voorbereiding van de besluiten benodigd voor de aanleg van de vijfde baan.

Uitgewerkt betekent dit het volgende.

Anders dan in de Wet op de waterkering wordt in dit wetsvoorstel niet voorgeschreven, dat alle vergunningen gelijktijdig dienen te worden aangevraagd. De reden hiervan is, dat ten tijde van het wetsvoorstel het project tot aanleg van de vijfde baan reeds van start was gegaan en uitgegaan was van fasegewijze aanpak met in totaal zes clusters van vergunningen.

Voorzien is, dat alle vergunningprocedures worden doorlopen met toepassing van de in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht vervatte regeling. Deze procedure treedt dus in de plaats van de procedures die voor de voorbereiding gelden krachtens enig wettelijk voorschrift.

Teneinde de coördinatie te doen slagen is allereerst bepaald dat de minister een gecordineerde voorbereiding van bedoelde beslissingen dient te bevorderen. Dit houdt onder meer in, dat de vergunningen in principe clustergewijs worden aangevraagd, zodat de termijnen voor de verschillende vergunningen uit het cluster dezelfde zijn en ook de beroepstermijn voor alle besluiten op hetzelfde tijdstip begint. De Afdeling bestuursrechtspraak kan dan alle beroepen uit eenzelfde cluster tegelijkertijd en in onderlinge samenhang behandelen.

Met het oog op de coördinatie kan de minister van de andere betrokken bestuursorganen de medewerking vorderen die voor het welslagen van de coördinatie nodig is. Anderzijds zijn bedoelde bestuursorganen verplicht de van hen gevorderde medewerking te verlenen.

Ook dienen de betrokken overheden binnen de in de wet bepaalde termijn van twaalf weken besluiten te nemen en deze aan de minister toe te zenden met het oog op bekendmaking van bedoelde besluiten door de minister.

Als sluitstuk bevat de regeling een voorziening voor het geval een bestuursorgaan een vergunning weigert of niet tijdig een beslissing neemt. Dan is de minister tezamen met de minister wie het mede aangaat bevoegd zelf een besluit te nemen.

Verder is, teneinde de procedures voor de aanleg van de vijfde baan zoveel mogelijk te bespoedigen, de bezwaarschriftprocedure buiten werking gesteld.

### 3.2.2 Rechtsbescherming

Nadat onder regie van het rijk gecoördineerde besluitvorming op de onderscheidene aanvragen om vergunning heeft plaatsgevonden, geschiedt bekendmaking van die besluiten, samenhangend met de feitelijke uitvoering van het project clustergewijs, door toedoen van de minister. Die bekendmaking vormt dan aanknopingspunt voor de beroepstermijn ten aanzien van die besluiten.

De rechtsbescherming is bij één rechter geconcentreerd, te weten de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Motief hiervoor vormt de overweging dat zo spoedig mogelijk nadat besluiten genomen zijn het werk in uitvoering moet kunnen worden genomen. Van belang hierbij is mede dat de Afdeling reeds de bevoegde rechter is ten aanzien van de PKB en de Aanwijzing Schiphol. Hetzelfde geldt op basis van de reguliere wetgeving reeds met betrekking tot beroepen tegen beslissingen omtrent goedkeuring van bestemmingsplannen, alsmede beslissingen op aanvragen om milieuvergunningen en ontgrondingsvergunningen.

Het wetsvoorstel bevat in artikel 14 een voorziening ter voorkoming van doublures in de rechtsbescherming. De regeling heeft betrekking op zowel de relatie tussen PKB en Aanwijzing Schiphol als op (goedkeuring van) bestemmingsplan. Ook ziet de regeling op het naar voren brengen van zienswijzen en op het instellen van beroep. Voorts heeft de regeling betrekking op de relatie tussen de PKB en de Aanwijzing Schiphol enerzijds en besluiten op aanvragen om vergunning anderzijds.

In het belang van de bespoediging van procedures wordt voorgesteld dat de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State wordt gebonden aan een termijn van twaalf weken na indiening van het verweerschrift voor het geven van een uitspraak op de beroepen inzake de besluiten omtrent goedkeuring van de desbetreffende bestemmingsplannen alsmede tegen besluiten op vergunningaanvragen.

De termijn van twaalf weken (excl. verweerschrift) wijkt af van die in de Wet op de waterkering (twaalf weken, incl. verweerschrift). Deze termijn is met inbegrip van de op zich reeds krappe wettelijk voorgeschreven termijn van vier weken voor indiening van het verweerschrift (artikel 8:42 Algemene wet bestuursrecht). Met de in dit wetsvoorstel opgenomen regeling wordt enerzijds een korte beslistermijn van in feite twaalf weken gehandhaafd, anderzijds wordt voorkomen, dat te late indiening van het verweerschrift ten koste gaat van de voor de afdeling gereserveerde beslistermijn.

De gewenste korte behandelingstermijn brengt uiteraard met zich dat de bestuursorganen, indien beroep is ingesteld tegen hun besluiten, tijdig verweerschriften uitbrengen aan de Afdeling. In dit verband kan de coördinatie vanwege de minister (artikel 6) zich mede uitstrekken tot het tijdig uitbrengen van verweerschriften en daarmee verband houdende zaken.

In bijzondere omstandigheden kan de aan de rechter gestelde beslistermijn worden verlengd met maximaal zes weken.

Het beroep tegen de desbetreffende besluiten heeft op grond van artikel 6:16 van de Algemene wet bestuursrecht geen schorsende werking. Dit betekent dat met de uitvoering van het werk kan worden begonnen, zodra het besluit is genomen.

Wel kan een voorlopige voorziening bij de voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State worden gevraagd en in dat kader om schorsing van het bestreden besluit worden verzocht. Indien schorsing wordt uitgesproken, brengt dit met zich dat het werk voor de duur van schorsing niet in uitvoering kan worden genomen. Het onderhavige punt is met name van belang indien in verband met het vragen van een prejudiciële beslissing aan een internationaal gerechtshof de uitvoering van enig op de aanleg betrekking hebbend besluit zou worden geschorst en als gevolg van het langdurig uitblijven van zodanige prejudiciële beslissing lang zou moeten worden gewacht totdat met de aanleg kan worden begonnen. Overigens hoeft het vragen van een prejudiciële beslissing nog niet automatisch tot schorsing van het bestreden besluit te leiden.

Aangenomen mag worden dat in de onderhavige context niet spoedig tot een schorsingsuitspraak zal worden gekomen. Immers ten principale zijn in het kader van de PKB en de Aanwijzing Schiphol de beslissingen genomen. Het gaat hier in wezen om vervolgbesluiten, die niet meer zijn dan een doorwerking of uitwerking van de beslissingen ten principale. Verder zal, alvorens tot een schorsingsuitspraak wordt gekomen, het belang van een spoedige verwezenlijking van het werk moeten worden afgewogen tegen het belang dat door een eventuele schorsing wordt gediend.

Anderzijds mag van de overheden die de desbetreffende besluiten nemen worden verwacht dat zodanige besluiten op zorgvuldige wijze totstandkomen. Dit punt zal ook in het kader van het coördinatie-overleg van de betrokken bestuursorganen de aandacht krijgen.

### *3.3 Onteigening*

Voorwaarde voor het kunnen onteigenen is dat er een administratieve onteigeningstitel voorhanden is. Dit betekent dat er een koninklijk besluit dient te zijn, dat een opsomming bevat van de te onteigenen percelen. Over het ontwerp van het koninklijk besluit wordt de Raad van State niet gehoord. Bedacht moet worden dat in het overgrote deel van de gevallen waarin onteigening i.c. plaatsvindt, zulks geschiedt nadat toepassing is gegeven aan de artikelen 19–24 van de Luchtvaartwet. In het kader van die procedure zijn de betrokken rechthebbenden reeds gehoord. Voor zover de hier bedoelde onteigenings-besluiten strekken ter uitvoering van de onherroepelijk geworden Aanwijzing Schiphol behelzen zij in feite niets nieuws en is er geen noodzaak daarover de Raad van State te doen adviseren. In de overige gevallen – waarbij het, naar het zich laat aanzien, gaat om een zeer beperkt aantal gevallen – wordt eveneens voorgesteld, in de lijn van hetgeen in de Wet op de waterkering is geschied, ter bespoediging van de procedure, de Raad van State niet om advies te vragen omtrent het ontwerpkoninklijk besluit.

Met betrekking tot de totstandkoming van het koninklijk besluit is voorts nog van belang dat onlangs een wetsvoorstel is ingediend (kamerstukken II 1997/98, 25 676), dat ertoe strekt de duur van de administratieve fase van de onteigeningsprocedure te beperken.

Nadat het koninklijk besluit tot stand is gebracht, dient minnelijk overleg met de betrokkenen te worden gevoerd. Aan de hand van dat besluit kan, indien het minnelijk overleg niets heeft opgeleverd, worden overgegaan tot onverwijld inbezitneming van de betrokken percelen.

Inbezitneming dient te worden voorafgegaan door een besluit van de Minister van V&W tot het geven van een last. Die last kan uitsluitend worden gegeven indien de beroepstermijn tegen alle vereiste besluiten in de sfeer van de ruimtelijke ordening is verstreken.

Tegen een besluit tot het geven van een last kan geen beroep in de zin van artikel 1:5, derde lid, van de Algemene wet bestuursrecht worden ingesteld. Dit betekent dat daartegen alleen bij de burgerlijke rechter kan worden opgekomen, namelijk door middel van een kort geding bij de President van de (burgerlijke) rechtbank. Hetzelfde is het geval ten aanzien van het hiervoor genoemde koninklijk besluit. Daartegen kan niet zelfstandig worden opgekomen bij de burgerlijke rechter (= (President van de) rechtbank), doch slechts in samenhang met het besluit, inhoudende last tot inbezitneming. Een zelfstandige procedure tegen zodanig besluit zou immers te veel tijd in beslag nemen.

Na inbezitneming krachtens besluit van de minister volgt eigendoms-overgang van rechtswege ingevolge het van toepassing verklaarde artikel 73, vierde lid, van de onteigeningswet, dus zonder rechterlijke tussenkomst.

#### **4 Gebruik**

In de tweede plaats ziet het wetsvoorstel op maatregelen ten behoeve van het gebruik van de vijfde baan van Schiphol en de rechtstreeks daarmee verband houdende voorzieningen. De voorgestelde bepalingen met betrekking tot het gebruik van de vijfde baan wijken, in tegenstelling tot de voorgestelde maatregelen met betrekking tot de aanleg van de vijfde baan, minder ver af van bestaande procedures, aangezien daarvoor meer tijd beschikbaar is. Wel is ervan uitgegaan, dat de voor het gebruik noodzakelijke procedures moeten zijn afgerond als de aanleg van de baan is voltooid en de baan in gebruik genomen kan worden.

##### *4.1 Ruimtelijke ordening*

Ten aanzien van de ruimtelijke-ordeningsmaatregelen voor het gebruik van de vijfde baan en de direct daarmee verband houdende voorzieningen is de situatie aldus dat de Ministers van V&W en van VROM bevoegd zijn te bepalen binnen welke termijn de betrokken overheden planologische medewerking moeten verlenen.

Anders dan bij de totstandkoming van planologische maatregelen met het oog op de aanleg van de vijfde baan zijn ten aanzien van planologische maatregelen in verband met het gebruik van de vijfde baan de reguliere bepalingen van de WRO van toepassing. Dit is slechts anders ten aanzien van een tweetal aspecten met betrekking tot het eventueel verlenen van vrijstelling van bepalingen van een bestemmingsplan; verwezen wordt naar artikel 18, eerste lid, onder b en c.

##### *4.2 Vergunningen*

###### *4.2.1 Procedure*

Ook voor het vergunningentraject worden met het oog op het gebruik in principe dezelfde speciale maatregelen voorgesteld, zij het dat, waar hiervoor meer tijd beschikbaar is, de termijnen ruimer gesteld kunnen worden.

###### *4.2.2 Rechtsbescherming*

Evenals voor de procedure worden met het oog op het gebruik van de vijfde baan terzake van de rechtsbescherming speciale maatregelen voorgesteld, zij het aanzienlijk minder ingrijpend dan met het oog op de aanleg van de baan. Een en ander is opgenomen in artikel 18, tweede lid, van het wetsvoorstel.

Onderdeel b van dat artikellid bepaalt dat de bezwaarschriftenprocedure



wel dient te worden gevolgd ten aanzien van de besluiten die de procedure van hoofdstuk 2, paragraaf 2, doorlopen. Gelet op de daarvoor beschikbare tijd is er onvoldoende motief de bezwaarschriftprocedure niet te doorlopen.

Onderdeel c brengt tot uitdrukking dat er voor de rechter een aanzienlijk langere termijn, een jaar, beschikbaar is voor het nemen van een beslissing ten aanzien van beroepen tegen besluiten in verband met het gebruik van de vijfde baan.

Onderdeel d bepaalt dat artikel 14, dat erop gericht is doublures in de rechtsbescherming te voorkomen, evenzeer van toepassing tijdens de bezwaarschriftprocedure.

Onderdeel e tenslotte verklaart bepaalde onderdelen van de wet van toepassing indien de bezwaarschriftprocedure wordt gevolgd. Het komt erop neer dat de coördinatieregeling van het wetsvoorstel op de bezwaarschriftprocedure van toepassing is, met inbegrip van de overrulingbevoegdheid van de ministers.

### *4.3 Onteigening*

Voor zover het betreft de grondverwerving ten behoeve van het gebruik van de vijfde baan en de rechtstreeks daarmee verband houdende voorzieningen is er onvoldoende motief om daarop de regeling inzake de onverwijld inbezitneming van toepassing te verklaren. Dit betekent dat onteigening voor dat doel plaatsvindt op de reguliere wijze, met dien verstande dat over het ontwerp koninklijk besluit, bedoeld in artikel 72a van de onteigeningswet, de Raad van State niet wordt gehoord.

Nadat een koninklijk besluit, houdende aanwijzing van percelen ter onteigening is totstandgekomen, moet de onteigenende partij de eigenaren waarmee geen overeenstemming kan worden bereikt, dagvaarden in de gerechtelijke onteigeningsprocedure.

Afdeling 2 van de onteigeningswet (artikel 54f e.v.) regelt de procedure voor de vervroegde onteigening. In de praktijk is dit de standaardprocedure geworden. Blijkens artikel 54f moet de vervroegde onteigening in de dagvaarding tot onteigening worden verzocht. Ingevolge artikel 54i spreekt de rechtbank de vervroegde onteigening uit met bepaling van een voorschot op de schadeloosstelling. Het vonnis kan worden ingeschreven in de openbare registers. De eigendom gaat dan over naar de onteigenende partij, waarna met het werk kan worden aangevangen.

Wél is er aanleiding voor een tweetal specifieke wettelijke voorzieningen teneinde te voorkomen dat de gerechtelijke fase van de onteigening van gronden ten behoeve van het gebruik van de vijfde baan te lang gaat duren.

In de eerste plaats gaat het hierbij om het buiten toepassing verklaren van de bepaling van de onteigeningswet (artikel 51), inhoudende dat, wanneer het vonnis bij verstek is gewezen, men daartegen in verzet kan komen volgens de bepalingen van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering. Deze verzetsprocedure neemt te veel tijd in beslag, gelet op het belang van een spoedig in gebruik kunnen nemen van de vijfde baan. De rechthebbende partij kan door zelf ter rechtbank te verschijnen of zich te laten vertegenwoordigen voldoende zijn belang behartigen.

In de tweede plaats bepaalt artikel 54f, laatste volzin, dat de inschrijving van het vonnis mogelijk is zodra dit kracht van gewijsde heeft gekregen. Op grond van artikel 54l staat tegen het vonnis, waarbij overeenkomstig artikel 54i de onteigening is uitgesproken, het rechtsmiddel van beroep in cassatie open. Zolang een vonnis door een beroep in cassatie nog niet onherroepelijk is, kan het ingevolge artikel 54f, laatste volzin, niet in de openbare registers worden ingeschreven. De eigendom kan dan dus ook

niet overgaan en de onteigenende partij kan op de desbetreffende gronden niet met het werk beginnen.

Teneinde dit laatste te voorkomen is in het wetsvoorstel bepaald dat het onteigeningsvonnis van de rechtbank onverwijld in de openbare registers wordt ingeschreven.

Weliswaar kan tegen zodanig vonnis beroep in cassatie worden ingesteld, maar een dergelijk beroep staat inschrijving van het vonnis in de openbare registers niet in de weg.

Na de inschrijving ervan in de openbare registers gaat derhalve de eigendom over en kan met het werk op de betrokken percelen worden begonnen.

## **5 Nimby**

Ook is bij de voorbereiding van het wetsvoorstel nagegaan of voor een snelle aanleg van de vijfde baan de Nimby-regeling toereikend zou zijn. Dit is niet het geval.

De Nimby-regeling kan worden ingezet door gedeputeerde staten dan wel de Minister van VROM, indien een gemeentebestuur niet bereid is medewerking te verlenen aan een urgent, bovengemeentelijk project. Het instrumentarium, dat betrekking heeft op zowel het ruimtelijk spoor als de vergunningen, kan worden ingezet indien tussen de betrokken overheden een bestuurlijke impasse is ontstaan. Toepassing van de Nimby-regeling is alleen mogelijk indien een gemeente niet bereid is mee te werken aan het betrokken project.

In het bestuurlijk overleg over de vijfde baan Schiphol is echter telkenmale gebleken dat de gemeente Haarlemmermeer nu juist wel bereid is tot (planologische) medewerking. In de bestuurlijke context rond de aanleg van de vijfde baan is toepassing van de Nimby-regeling derhalve niet aan de orde.

Ook met betrekking tot gedeputeerde staten hebben wij geen enkele reden te twifelen aan (planologische) medewerking, hetgeen in casu betekent dat gedeputeerde staten tijdig goedkeuring verlenen aan de desbetreffende bestemmingsplannen. Mochten gedeputeerde staten echter, om welke reden dan ook, onverhoopt alsnog hun goedkeuring aan een bestemmingsplan onthouden, dan biedt het Nimby-instrumentarium geen soelaas. De Nimby-regeling is immers uitsluitend gericht op niet-meewerkende gemeenten.

Nagegaan is vervolgens of het in deze wet van overeenkomstige toepassing verklaren van de Nimby-regeling toereikend zou zijn in het licht van de doelstelling van het wetsvoorstel. Hiervan is om bovenvermelde redenen, provincie en gemeente werken alleszins mee, afgezien. Bovendien bevat de Nimby-regeling niet voldoende mogelijkheden om het gehele proces beheersbaar te houden.

Voor de procedures in de sfeer van de ruimtelijke ordening, die gevolgd moeten worden om de vijfde baan te zijner tijd daadwerkelijk in gebruik te nemen, wijkt de situatie enigszins af van die inzake de aanleg. In de bestemmingsplannen van 20 gemeenten dienen de in de Aanwijzing Schiphol vastgelegde contouren inzake geluid en veiligheid geïmplementeerd te worden. Indien gemeenten zulks niet tijdig doen, kan gebruik worden gemaakt van het reguliere WRO-instrumentarium, waaronder de Nimby-regeling. Het is thans niet geheel uitgesloten dat daarnaast voor een doelmatig en veilig gebruik van de vijfde baan nog andere bestemmingsplannen moeten worden aangepast, bijvoorbeeld voor de lichtbakken ten behoeve van de aanvliegroutes. Indien in zo'n situatie een gemeente niet binnen de door de Minister van V&W gestelde termijn haar bestemmingsplan aanpast, kan de Nimby-regeling soelaas bieden.

Voor het overige biedt de Nimby-regeling echter ook ten aanzien van het gebruik te weinig soelaas, zodat het onderhavige wetsvoorstel wat vergunningen betreft in principe hetzelfde regime bevat als voor de aanleg, zij het met ruimere termijnen.

## **6 Waterhuishoudkundige aspecten**

In verband met de aanleg van de vijfde baan dient ook op waterhuishoudkundig terrein het nodige tot stand te worden gebracht. Het gaat daarbij om een terrein dat een aanzienlijk groter areaal beslaat dan de vijfde baan zelf. Zo wordt de Vijfhuizenertocht doorsneden door de vijfde baan. De doorsnijdingen hebben tot gevolg dat de Vijfhuizenertocht integraal naar een nieuw tracé moet worden verlegd.

Met betrekking tot de realisering van de waterhuishoudkundige werken is het nemen van bepaalde specifieke besluiten vereist.

Onlangs heeft het waterschap in principe ingestemd met het waterhuishoudkundig plan door het waterschap. Nader onderzoek ten behoeve van de te nemen peilbesluiten is in uitvoering. Naar verwachting kan op basis van de resultaten van dit onderzoek met de voorbereiding van deze (ambtshalve te nemen) peilbesluiten en de (op aanvraag te verlenen) vergunningen worden gestart met ingang van 1 april 1998.

Ook zal voor zover nodig een en ander in de desbetreffende bestemmingsplannen moeten zijn opgenomen.

Tenslotte zij er op gewezen, dat artikel 72a van de onteigeningswet een basis voor de administratieve onteigening van terreinen en werken voor de luchtvaart biedt. Dit artikel is uitgewerkt in artikel 15 van het wetsvoorstel. De onderhavige werken op waterhuishoudkundig terrein houden rechtstreeks verband met de aanleg van de vijfde baan, zodat administratieve onteigening met toepassing van artikel 72a, onteigeningswet, en artikel 15 van dit wetsvoorstel kan plaatsvinden.

## **7 Financiële consequenties**

Het wetsvoorstel heeft betrekking op de procedures die doorlopen moeten worden met het oog op de aanleg en het gebruik van de vijfde baan, niet op de feitelijke aanleg zelf.

Het wetsvoorstel heeft derhalve in principe geen financiële gevolgen. Wel is denkbaar, dat een verschuiving van inzet van middelen plaatsvindt nu de voor het volgen van die procedures noodzakelijke financiële middelen worden in hoofdzaak ingezet in de loop van 1998. Ook kan een eerdere start met de feitelijke werkzaamheden een verschuiving van middelen met zich brengen.

Op de financiële middelen zelf, die nodig zijn met het oog op de feitelijke aanleg van de vijfde baan, ziet het wetsvoorstel niet.

## **8 Overige zaken**

### *8.1 CORUS*

Het wetsvoorstel is onderwerp van discussie geweest in het Coördinatieorgaan regionale uitvoering Schipholbesluiten (CORUS). In het CORUS zijn, naast het ministerie van Verkeer en Waterstaat (Rijksluchtvaartdienst en de Regionale Directie Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland), vertegenwoordigd de NV Luchthaven Schiphol, de provincie Noord-Holland, het waterschap Groot-Haarlemmermeer alsmede de gemeente Haarlemmermeer en de gemeente Amsterdam. Met het wetsvoorstel kon worden ingestemd.

## 8.2 Element van versnelling

Blijkens de aan de Tweede Kamer voorgelegde voortgangsrapportage 1997 inzake de PKB (kamerstukken II 1996/97, 23 522, nr. 73) kwam de bijgewerkte planning voor de aanleg van de vijfde baan erop uit dat de procedures voor de aanleg zullen zijn afgerond aan het eind van het eerste kwartaal van 1999. Er van uitgaande, dat het onderhavige wetsvoorstel uiterlijk met ingang van 1 juni 1998 in werking zal treden, en ervan uitgaande dat rond dat tijdstip ook de PKB en de Aanwijzing Schiphol onherroepelijk worden, kunnen op grond van het wetsvoorstel de procedures, die nodig zijn om met de feitelijke aanleg te beginnen, in oktober 1998 zijn afgerond.

Derhalve kan worden geconstateerd dat, naast beheersing van het totale proces, ten opzichte van eerdere schattingen met het wetsvoorstel, zoals reeds in paragraaf 1 van deze memorie is opgemerkt, een tijdwinst wordt bereikt van circa een half jaar.

## II ARTIKELSGEWIJS

### Artikel 1

In onderdeel g is een omschrijving van het begrip planologische medewerking verlenen opgenomen. Deze omschrijving is gelijk aan de definitie van dat begrip, zoals opgenomen in de Tracéwet, met dien verstande dat er twee verschillen zijn.

In de definitie van het onderhavige wetsvoorstel is niet opgenomen dat het nemen van beslissingen krachtens de Wet geluidhinder ten aanzien van de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting onder het begrip valt. Dit is niet nodig nu zulks i.c. geregeld wordt door de Luchtvaartwet en de krachtens die wet vastgestelde Aanwijzing Schiphol.

Het tweede verschil is dat het nemen van besluiten op aanvragen om aanlegvergunning niet onder het begrip planologische medewerking verlenen wordt gebracht. Het motief daarvoor is dat de totstandkoming van zodanige besluiten niet beheerst dient te worden door de voorschriften van het wetsvoorstel, gericht op het verlenen van planologische medewerking, maar door de voorschriften, gericht op de totstandkoming van de andere besluiten ten behoeve van de aanleg of gebruik van de vijfde baan van Schiphol (hoofdstuk 2, paragraaf 2, onderscheidenlijk hoofdstuk 3 van het wetsvoorstel). Gelet op de aard van de aanlegvergunning en de omstandigheid dat verlening daarvan volgt op de totstandkoming van een bestemmingsplan is het aangewezen dat op de totstandkoming van de aanlegvergunning dezelfde regels van toepassing als op de totstandkoming van de andere vergunningen.

### Artikel 2

Dit artikel voorziet in de mogelijkheid, dat op het tijdstip, waarop dit wetsvoorstel kracht van wet krijgt en in werking treedt, enig bestemmingsplan met betrekking tot de vijfde baan en de rechtstreeks daarmee verband houdende voorzieningen nog niet onherroepelijk is. Afhankelijk van het stadium van de procedure, waarin het desbetreffende plan zich dan bevindt, zijn een of meer onderdelen van het eerste lid van toepassing. De in de procedure voorafgaande onderdelen van dit lid vinden uiteraard geen toepassing meer, die stappen in de procedure zijn reeds gezet.

#### **Artikel 4**

Het eerste lid bepaalt dat de belanghebbende zorg dient te dragen voor het zo spoedig mogelijk indienen van de aanvragen voor de besluiten die nodig zijn voor de aanleg van de vijfde baan en al hetgeen hiermee verband houdt.

In de onderhavige context gaat het daarbij om alle daartoe nodige besluiten, met uitzondering van:

- de besluiten inzake het verlenen van planologische medewerking; deze worden beheerst door de artikelen 2 en 3.
- de besluiten, gericht op onteigening; deze worden beheerst door de artikelen 15, 16 en 17.

Belanghebbende in de zin van deze bepaling zal in het algemeen de NV Luchthaven Schiphol zijn. Het is echter niet uitgesloten dat het verzorgen van een bepaalde aanvraag wordt overgelaten aan een andere partij, bijv. de betrokken aannemer. Ook komt het voor dat Rijkswaterstaat zelf zorg draagt voor bepaalde vergunningaanvragen. Indien nodig zullen in het coördinatieoverleg (artikel 6) daartoe afspraken worden gemaakt over de vraag wie de zorg draagt voor bepaalde vergunningaanvragen.

Het tweede lid verklaart de NV Luchthaven Schiphol (mede) bevoegd tot het indienen van alle benodigde aanvragen om besluiten als daar bedoeld. De reden dat deze bepaling is opgenomen is dat het niet uitgesloten is dat ten aanzien van een bepaald vergunningstelsel de regeling zo is ingericht dat aanvragen om vergunning slechts door bepaalde categorieën personen kunnen worden gedaan. Dit kan met zich brengen dat de vlotte voortgang der werkzaamheden wordt verstoord door het enkele feit dat een bepaalde aanvraag om vergunning niet wordt ingediend.

#### **Artikel 8**

In dit artikel is sprake van een overrule-bevoegdheid van de betrokken ministers in de situatie waarin het (in eerste aanleg) bevoegde bestuursorgaan niet of niet tijdig een positieve beslissing heeft genomen op de aanvraag om een bepaald besluit. Alsdan kunnen de ministers zelf een positieve beslissing op de aanvraag nemen.

Indien het betrokken bestuursorgaan weliswaar in positieve zin beslist, maar aan het besluit zodanige voorwaarden of beperkingen verbindt, dat het besluit, waarom is gevraagd, in feite niet of pas na langere tijd uitvoerbaar is, kan niet meer van een positief besluit gesproken worden. Ook in dat geval is sprake van niet tijdig overeenkomstig de aanvraag en kan van de overrule-bevoegdheid gebruik gemaakt worden.

#### **Artikel 9**

Dit artikel voorziet er in, dat de leges verschuldigd aan het desbetreffende bestuursorgaan voor een besluit, genomen met toepassing van artikel 8 door een of meer ministers, door dat bestuursorgaan in 's Rijks kas worden gestort. Het gaat hier om betaling voor verrichte diensten, welke i.c. niet door het betrokken bestuursorgaan zijn verricht maar door een of meer ministers. Het ligt dan ook in de rede, dat de daarvoor verkregen baten worden afgedragen aan het Rijk.

#### **Artikel 10**

Tijdens de uitvoering van werken kan blijken, dat op het moment van voorbereiding niet voorzienbare maatregelen nodig zijn, die terstond genomen moeten worden. Het gaat daarbij om maatregelen, zoals het

tijdelijk omleggen van lokale wegen en waterlopen of van ondergrondse leidingen. Ook kan gedacht worden aan tijdelijke opslag van grond of van water.

Het gaat hierbij om maatregelen, die op grond van de Belemmeringenwet Privaatrecht genomen dienen te worden. In het voorgestelde artikel is derhalve opgenomen, dat de Minister van V&W een verplichting oplegt als bedoeld in artikel 2, vijfde lid, van die wet.

Tegen het opleggen van een verplichting staat beroep open op grond van artikel 12 van het onderhavige wetsvoorstel.

Wellicht ten overvloede zij opgemerkt, dat bij de voorbereiding van de uitvoering van werken de Belemmeringenwet Privaatrecht normaal van toepassing is. Artikel 10 heeft alleen betrekking op onvoorzienbare gevallen.

### **Artikel 15**

Onteigening ten behoeve van werken voor de luchtvaart geschiedt op grond van artikel 72a van de onteigeningswet. Bij de aanleg van de vijfde baan moeten naast die werken ook andere werken uitgevoerd worden, welke rechtstreeks met de aanleg verband houden. Dit zijn weliswaar geen werken voor de luchtvaart, maar snelle onteigening ten behoeve van die werken, zulks met het oog op een snelle aanleg van de vijfde baan is wel onvermijdelijk.

Laatstgenoemde werken houden rechtstreeks verband met werken voor de luchtvaart. Derhalve stelt het tweede lid voor de ten behoeve van deze werken benodigde onroerende zaken onteigening te laten geschieden ingevolge hetzelfde besluit, dat al op grond van 72a van de onteigeningswet wordt genomen.

### **Artikel 18**

Dit artikel verklaart een aantal artikelen inzake de aanleg van de vijfde baan van overeenkomstige toepassing op de besluiten inzake het gebruik van de vijfde baan en al hetgeen daarmee verband houdt. Deze artikelen worden evenwel niet onverkort van toepassing verklaard. Het gaat om de volgende afwijkingen.

In het eerste lid zijn de planologische maatregelen aan de orde. Het spreekt voor zich dat de betrokken ministers de gemeenten (of regionale openbare lichamen) moeten aanwijzen die binnen een door de ministers gestelde termijn planologische medewerking voor het gebruik van de vijfde baan moeten realiseren. Daartoe strekt onderdeel a van het artikel. Onderdeel b bepaalt in de lijn van hetgeen is bepaald in de Wet op de waterkering dat een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in artikel 19 WRO niet vereist is ten aanzien van een verzoek om vrijstelling van de bepalingen van een bestemmingsplan. Dit onderdeel strekt ertoe de procedure, gericht op het verlenen van vrijstelling in de hierbedoelde zin te bekorten. Bedoelde bekorting maakt het mogelijk de vrijstellingsprocedure onderdeel te doen zijn van de procedure, geregeld in hoofdstuk 2, paragraaf 2, van het wetsvoorstel (kort gezegd de vergunningenprocedure). Dit laatste is met zoveel woorden in onderdeel c tot uitdrukking gebracht.

Het tweede lid doelt op de toepassing van paragraaf 2 van hoofdstuk 2 van de wet (vergunningprocedures) met het oog op de vergunningprocedures die doorlopen moeten worden voor het gebruik van de vijfde baan.

Onderdeel a brengt tot uitdrukking dat de minister een termijn moet bepalen waarbinnen de in artikel 7, eerste lid, bedoelde bestuursorganen de daar bedoelde besluiten moeten hebben genomen. Aan de minister wordt overgelaten bedoelde termijn te bepalen, aangezien nu niet kan

worden overzien of de in artikel 7, eerste lid, opgenomen termijn ook kan worden gebruikt voor de totstandkoming van bedoelde besluiten, gericht op het gebruik van de vijfde baan.

De onderdelen b tot en met e bevatten speciale regelingen met betrekking tot bezwaar en beroep (zie § 4.2.2).

### **Artikel 21**

Artikel 21 ziet er op, dat op het tijdstip, waarop deze wet in werking treedt, een of meer beroepen tegen een goedgekeurd bestemmingsplan zijn ingesteld. Op grond van dit artikel worden deze situaties binnen de systematiek van deze wet gebracht.

Bij gehele of gedeeltelijke onthouding van de goedkeuring aan een bestemmingsplan vindt artikel 30 WRO toepassing, hetgeen inhoudt, dat een nieuw plan moet worden opgesteld, waarbij de artikelen van de WRO, die op de totstandkoming van een bestemmingsplan betrekking hebben, opnieuw toepassing vinden. Het tweede lid voorziet er in, dat in dat geval artikel 2 van dit wetsvoorstel van toepassing is. Zolang geen nieuw plan is vastgesteld is het mogelijk op grond van artikel 3 van dit wetsvoorstel vrijstelling te verlenen van het op dat moment nog vigerende bestemmingsplan.

### **Artikel 22**

Artikel 22 beoogt met betrekking tot de vergunningen hetzelfde te bereiken als artikel 21. Vanuit de verschillende stadia van de procedure van vergunningverlening wordt afhankelijk van de situatie op het tijdstip van inwerkingtreding van deze wet die procedure binnen de systematiek van deze wet gebracht.

Wanneer het tijdstip van inwerkingtreding van deze wet valt in een bezwaar- of beroepstermijn, voorziet het vierde lid er in, dat de mogelijkheid van bezwaar vervalt en dat beroep kan worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Eventueel reeds elders ingediende beroepsschriften worden door het beroepsorgaan of de rechtbank, waarbij zij zijn ingediend door gestuurd naar de Afdeling bestuursrechtspraak (artikel 6:15 van de Algemene wet bestuursrecht). Bezwaarschriften worden als beroepsschrift aangemerkt en eveneens doorgestuurd naar de Afdeling bestuursrechtspraak.

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

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