

Vergaderjaar 2004–2005

29 378

Wijziging van de Luchtvaartwet in verband met wijziging van de heffingen voor de luchthaven Schiphol

C

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 4 januari 2005

Binnen de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ bestond, nadat zij op 30 november 2004 eindverslag had uitgebracht, nog behoefte de regering een aantal opmerkingen en vragen voor te leggen. Deze opmerkingen en vragen, alsmede de reactie van de minister van Verkeer en Waterstaat daarop, zijn neergelegd in dit verslag.

De griffier van de commissie,
Nieuwenhuizen

¹ Samenstelling: Werner (CDA), Van den Berg (SGP), Lemstra (CDA), Bierman-Beukema (VVD), Van der Lans (GL) (voorzitter), Walsma (CDA), Pormes (GL), Ten Hoeve (OSF), De Graaf (VVD), Eigeman (PvdA), Sylvester (PvdA), Schouw (D66), Van Raak (SP).

BRIEF AAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Den Haag, 20 december 2004

Namens de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat deel ik u het volgende mee.

De leden van de CDA-fractie hadden met belangstelling van het wetsvoorstel kennis genomen. Zij hadden echter de indruk dat mede door het ingediende amendement onder nummer 18 er enige problemen van wettechnische aard zijn ontstaan. Zij wilden bij die kwestie hierna nader stilstaan.

In het wetsvoorstel 29 378 houdende «Wijziging van de Luchtvaartwet in verband met wijziging van de heffingen voor de luchthaven Schiphol» wordt in het voorgestelde nieuwe derde lid van artikel 77 gesproken over «een uitspraak van het Schadeschap Luchthaven Schiphol». Blijkens de systematiek van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) worden in het bestuursrecht uitspraken enkel gedaan door bestuursrechters (afdeling 8.2.6.) en worden besluiten enkel genomen door bestuursorganen (artikel 1:3 Awb).

Het wil de leden van de CDA-fractie voorkomen dat in vorenbedoeld artikellid niet bedoeld wordt op een uitspraak van een rechterlijke instantie, noch op een beslissing van een openbaar lichaam, maar op een besluit van een bestuursorgaan.

De leden van de CDA-fractie vroegen de minister waarom voor deze afwijkende en mede daardoor verwarring scheppende formulering is gekozen, en of zij deze formulering wenselijk acht, in aanmerking genomen de rechtsgevolgen die blijkens de Awb verbonden zijn aan de begrippen besluit en uitspraak.

Onder omstandigheden kan een bestuursorgaan kosten die het maakt in verband met de verlening van schadevergoeding afwentelen op derden. Voorbeelden daarvan bieden artikel 15.34 van de Wet milieubeheer (de heffing ter zake van het onttrekken van Grondwater) en het aanhangige wetsvoorstel 29 490 betreffende de zogenoemde planschadevergoedingsovereenkomsten.

Volgens vaste rechtspraak kunnen personen op wie een bestuursorgaan vorenbedoelde kosten kan afwentelen niet worden aangemerkt als belanghebbende in de zin van artikel 1:2 Awb bij een besluit omtrent schadevergoeding. Zij kunnen derhalve geen bezwaar maken en geen beroep instellen tegen een besluit omtrent schadevergoeding, omdat hun belang niet rechtsreeks is betrokken bij het besluit omtrent schadevergoeding. Verwezen zij enkel bij wijze van voorbeeld naar AGRvS 22 februari 1993 (no G09.91.0078 inz. WML/GS van Limburg) en ABRvS 12 april 1994 (no G09.91.0011 inz. WML en Goertz/GS van Limburg). Zie ook de planschadebeslissing AGRvS 30 januari 1991, no. G09.88.0012 (Vuilstortplaats Enschede/Hengelo), BR 1991, p. 920 m.nt. P. C. E. van Wijmen.

Dat betekent evenwel niet altijd dat zij verstoken zijn van rechtsbescherming. Zo kunnen bijvoorbeeld degenen van wie belasting wordt geheven als bedoeld in artikel 15.34 van de Wet milieubeheer aanspraak maken op fiscale rechtsbescherming. Ook in meergenoemde uitspraken van 22 februari 1993 en 12 april 1994 ging het om personen (i.c. waterleidingmaatschappijen) die via een fiscaal afwentelingsinstrument (art. 15.34 Wm) uiteindelijk de schadevergoedingen ex art. 15.21 Wm moesten betalen. Zij werden niet als belanghebbende bij het besluit omtrent schadevergoeding aangemerkt. Naar huidig recht geldt waarschijnlijk hetzelfde voor de personen op wie de kosten van het verlenen van schadevergoeding door de besliscommissie van het Schadeschap Luchthaven Schiphol worden verhaald.

Het staat de wetgever in formele zin in beginsel vrij het «belanghebbende-begrip» uit te breiden. Daarbij is het onder meer vanuit een oogpunt van rechtszekerheid van belang dat de groep van personen die bij wege van wetsduiding als belanghebbende worden aangemerkt, naast degenen die reeds als zodanig kunnen worden aangemerkt op grond van artikel 1:2 Awb, voldoende bepaalbaar is.

Voorts is het met het oog op beheersing van kosten en met het oog op een tijdige afwikkeling van de besluitvorming, zulks mede met het oog op de belanghebbenden die aanspraak kunnen maken op schadevergoeding, geboden dat de uitbreiding van het belanghebbende begrip, niet tot een in de praktijk onwerkbaar situatie leidt.

De leden van de CDA-fractie vroegen de minister of zij dit betoog onderschrijft.

In het voorgestelde (nieuwe) derde lid van artikel 77 voornoemd wordt een volzin toegevoegd, luidende:

«De natuurlijke persoon of rechtspersoon, bedoeld in de eerste volzin, is in ieder geval belanghebbende bij een uitspraak van het Schadeschap Luchthaven Schiphol als bedoeld in het eerste lid, tweede volzin».

In de eerste volzin worden de volgende natuurlijke of rechtspersonen bedoeld:

«de natuurlijke persoon of de rechtspersoon die als eigenaar of houder van een burgerluchtvaartuig dit te zijner beschikking heeft en dit onder zijn verantwoordelijkheid laat deelnemen aan het luchtverkeer».

De leden van de CDA-fractie wijzen er met nadruk op dat de in het wetsvoorstel gehanteerde formulering geen nadere beperkingen kent. Er is bijvoorbeeld geen beperking tot deelneming aan het luchtverkeer op, of nabij de luchthaven Schiphol in het wetsvoorstel opgenomen. Wellicht ten overvloede wijzen zij er op dat de omstandigheid dat slechts een heffing zou worden geheven van de personen die gerechtigd zijn tot een burgerluchtvaartuig dat op de luchthaven Schiphol een landing heeft uitgevoerd, geen beperking oplevert van het in het wetsvoorstel voorziene belanghebbende-begrip.

De leden van de CDA-fractie vroegen de minister, of door middel van de formulering *«de natuurlijke persoon of de rechtspersoon die als eigenaar of houder van een burgerluchtvaartuig dit te zijner beschikking heeft en dit onder zijn verantwoordelijkheid laat deelnemen aan het luchtverkeer»* het begrip *«belanghebbende bij een uitspraak van het Schadeschap Luchthaven Schiphol»* naar haar oordeel voldoende bepaalbaar is.

In de toelichting bij het wetsvoorstel, of althans in de toelichting bij het amendement wordt overwogen *«dat anderen die niet bij deze wettelijke bepaling zijn aangewezen als belanghebbende, toch als belanghebbende kunnen worden aangemerkt».*

De leden van de CDA-fractie vroegen wat in meergenoemde toelichting bedoeld wordt met deze overweging. Meer in het bijzonder vroegen zij de minister hoe deze overweging zich verhoudt tot het bepaalde in artikel 1:2 Awb en de desbetreffende, hiervoor aangeduide, rechtspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, en of het te dezen relevante begrip «belanghebbende» gelet op de inhoud van deze toelichting nog voldoende bepaalbaar moet worden geacht.

De leden van de CDA-fractie vroegen of onderzocht is, of het aldus begrensde belanghebbende-begrip bij de toepassing van de te dezen relevante schadevergoedingsregeling in de praktijk hanteerbaar zal zijn, zulks mede gelet op de door de besliscommissie van het Schadeschap Luchthaven Schiphol, ook met het oog op de belangen van degenen die aanspraak maken op schadevergoeding, in acht te nemen beslistermijnen en de kosten die met de voorbereiding van de besluiten van deze commissie gemoeid zijn.

De leden van de CDA-fractie vroegen de minister voorts – bij ontkennende beantwoording van de vorige vraag –, of zij met de leden van de CDA-fractie van mening is dat zodanig onderzoek aangewezen is, vooraleer besloten wordt tot aanvaarding van dit voorstel.

De leden van de CDA-fractie vroegen de minister hoe de mogelijkheid voor een belanghebbende om bezwaar te maken en beroep in te stellen tegen een uitspraak, althans besluit omtrent schadevergoeding, zich verhoudt tot de fiscale rechtsbescherming die de Algemene wet inzake rijksbelastingen, in samenhang met de Luchtvaartwet en de Algemene wet bestuursrecht, een belanghebbende ter zake van de heffingen als bedoeld in artikel 77 Luchtvaartwet biedt.

De leden van de CDA-fractie vroegen de minister hoe naar haar inzichten – in aanmerking genomen de toepasselijke wettelijke bepalingen, meer in het bijzonder artikel 3:41 Awb –, de in dit wetsvoorstel als belanghebbende gekwalificeerde personen kennis kunnen nemen van de uitspraken van het Schadeschap, zoals bedoeld in het wetsvoorstel. Wellicht ten overvloede wijzen de leden van de CDA-fractie er op dat de procedure van totstandkoming van besluiten van de Besliscommissie niet voorziet in het opstellen en vaststellen van ontwerp-beslissingen.

De leden van de CDA-fractie vroegen waarop de in de toelichting bij het voorstel veronderstelde plicht van de besliscommissie berust om luchtvaartmaatschappijen te horen voordat het schadebesluit wordt genomen, zulks mede gelet op het bepaalde in de artikelen 4:8 en 4:12 van de Algemene wet bestuursrecht.

De leden van de CDA-fractie vroegen waarom in artikel 77, lid 1 (nieuw) wel worden genoemd de artikelen 8.32 en 8.33 Wet Luchtvaart, maar daarin niet wordt gesproken over artikel 8.31 van die wet, terwijl laatstgenoemde bepaling nu juist ziet op het toekennen van schadevergoeding.

De leden van de CDA-fractie vroegen hoe de privacy van degenen die verzoeken om schadevergoeding in de voorgestelde regeling wordt gewaarborgd. Zij vroegen de minister voorts, of in het wetsvoorstel besloten ligt dat de in het wetsvoorstel als belanghebbenden gekwalificeerde personen onbepaald kennis kunnen nemen van onder meer de adviezen die de besliscommissie ter voorbereiding van haar besluiten moet inwinnen.

Deze leden hadden begrepen dat indien de beantwoording van de voormelde vragen en/of de oplossing van de daarin geschetste problematiek zou leiden tot vertraging bij de afhandeling van dit wetsvoorstel, dit aanmerkelijke nadelige financiële consequenties zou hebben voor de Rijksoverheid. In dit verband is melding gemaakt van te verwachten toegewezen claims van het Schadeschap in februari 2005 in orde van grootte van € 4 mio en kort daarna circa € 20 mio. Deze leden verzochten de minister de hiervoor genoemde bedragen nader te onderbouwen. Kan in dit verband overigens ook worden meegedeeld wat het maandelijks gemiddelde bedrag aan toegewezen claims van het Schadeschap is geweest in het afgelopen jaar?

Deze leden zagen met belangstelling de reactie van de minister tegemoet.

De griffier van de commissie,
Nieuwenhuizen

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 december 2004

Ik heb kennisgenomen van de vragen die de fractie van het CDA alsnog bij het onderhavige wetsvoorstel heeft gesteld. De leden van de CDA-fractie hebben de indruk dat mede door het door de Tweede Kamer aanvaarde amendement onder nummer 18 enige problemen van wettechnische aard zijn ontstaan. Zij wilden bij die kwestie hierna nader stilstaan. Hieronder ga ik in op de gestelde vragen en gemaakte opmerkingen.

In het wetsvoorstel wordt in het voorgestelde nieuwe derde lid van artikel 77 gesproken over «een uitspraak van het Schadeschap Luchthaven Schiphol». Het wil de leden van de CDA-fractie voorkomen dat in vorenbedoeld artikellid niet bedoeld wordt op een uitspraak van een rechterlijke instantie, noch op een beslissing van een openbaar lichaam, maar op een besluit van een bestuursorgaan. In dit verband willen deze leden weten waarom voor deze afwijkende en mede daardoor verwarring scheppende formulering is gekozen, en of zij deze formulering wenselijk acht, in aanmerking genomen de rechtsgevolgen die blijkens de Algemene wet bestuursrecht verbonden zijn aan de begrippen besluit en uitspraak.

De woorden «uitspraken van het Schadeschap Luchthaven Schiphol» maken reeds sinds de indiening van het wetsvoorstel bij de Tweede Kamer, op 22 december 2003, daarvan deel uit. De tekst van het wetsvoorstel is zowel door het Ministerie van Justitie als door de Raad van State beoordeeld alvorens tot de indiening bij de Tweede Kamer kon worden overgegaan. Van beide zijden is niet gereageerd op de gehanteerde terminologie. Afgezien hiervan denk ik niet dat door het woordgebruik verwarring zou ontstaan. In het bijzonder de burger die een schadeclaim bij het Schadeschap heeft ingediend, zal hetgeen over zijn claim wordt vastgesteld, niet anders zien dan als een uitspraak. In dit concrete geval staat de gekozen terminologie dan ook niet in de weg aan de mogelijkheid het wetsvoorstel uit te voeren. Overigens zal duidelijk zijn dat een uitspraak slechts dan als een besluit in de zin van de Algemene wet bestuursrecht kan worden aangemerkt, indien de uitspraak voldoet aan de eisen die de Algemene wet bestuursrecht daaraan stelt.

De leden van de fractie van het CDA merken vervolgens op dat een bestuursorgaan onder omstandigheden kosten die het maakt in verband met de verlening van schadevergoeding, kan afwentelen op derden. Naast de voorbeelden die deze leden noemen, wil ik daaraan toevoegen de reeds lange tijd bestaande mogelijkheid zulks eveneens te doen in het kader van de heffingensystematiek van de Luchtvaartwet.

Zoals deze leden terecht constateren, staat het de wetgever in formele zin in beginsel vrij het begrip «belanghebbende» nader in te vullen. Aan het door deze leden gesignaleerde belang om er daarbij – vanuit een oogpunt van rechtszekerheid – voor te zorgen dat de groep van personen die door de wet als belanghebbende zullen worden aangeduid, voldoende bepaalbaar is, is naar mijn mening met het amendement-Haverkamp c.s. (29 378, nr. 18) voldaan. Immers, de toegevoegde volzin aan artikel 77, derde lid, van de Luchtvaartwet bepaalt dat (kort gezegd) de luchtvaartmaatschappijen belanghebbenden zijn. Gezien het feit dat de Luchtvaartwet van toepassing is op alle luchthavens, was het noodzakelijk een nadere afbakening in te bouwen zodat de nieuwe regeling alleen zou gaan gelden voor de luchthaven Schiphol. Dat is gebeurd door expliciet te verwijzen naar het belang dat luchtvaartmaatschappijen hebben bij hetgeen door het Schadeschap in schadezaken wordt besloten.

De stelling van de leden van de CDA-fractie dat het met het oog op beheersing van kosten en een tijdige afwikkeling van de besluitvorming geboden is dat de uitbreiding van het begrip «belanghebbende» niet tot een in de praktijk onwerkbaar situatie leidt, kan ik vanzelfsprekend onderschrijven. In dit verband wijs ik erop dat ik, juist met het oog op het beheersbaar houden van de uitvoeringslasten, de Tweede Kamer een alternatief voor het amendement heb voorgesteld. Het alternatief (dat de uitvoeringslast minder omvangrijk kan zijn, indien het Schadeschap schriftelijk vastlegt dat de besliscommissie de luchtvaartmaatschappijen of een vertegenwoordiging daarvan hoort bij een voorgenomen schade-toekenning ter grootte van een bepaald drempelbedrag) heeft bij de Tweede Kamer echter niet geleid tot aanpassing of intrekking van het amendement. Ik ben overigens van mening dat het amendement in dit opzicht niet leidt tot een onaanvaardbaar resultaat; in mijn reactie op een hierna gestelde vraag ga ik daar verder op in.

Op de vraag van de leden van de CDA-fractie omtrent het nader beperken van de toegevoegde volzin aan het derde lid van artikel 77, ben ik hiervoor reeds ingegaan. Naar mijn mening is met de nu in het wetsvoorstel opgenomen bewoordingen de kring van belanghebbenden voldoende bepaalbaar.

De leden van de CDA-fractie vragen wat wordt bedoeld met de overweging in de toelichting bij het amendement «dat anderen die niet bij deze wettelijke bepaling zijn aangewezen als belanghebbende, toch als belanghebbende kunnen worden aangemerkt».

Ik ga ervan uit dat de indieners van het amendement hiermee hebben willen aangeven dat een wettelijke aanduiding van personen of instanties die in ieder geval belanghebbende zijn, niet uitsluit dat wellicht nog andere partijen een belang zouden kunnen hebben bij de schadebesluiten. De toelichting kan niet concreter zijn, aangezien het uiteindelijk aan de rechter is om te bepalen wie belanghebbende is.

Voor een reactie op de vraag van de leden van de CDA-fractie of onderzocht is of het begrip «belanghebbende» bij de toepassing van de te dezen relevante schadevergoedingsregeling in de praktijk hanteerbaar zal zijn, verwijs ik naar de toelichting bij het amendement. Daarin hebben de indieners enkele overwegingen gewijd aan de wijze waarop uitvoering kan worden gegeven aan de nieuwe wettelijke tekst. Met name de door artikel 1:2, derde lid, van de Algemene wet bestuursrecht geboden mogelijkheid dat rechtspersonen die voor de behartiging van een algemeen en collectief belang zijn opgericht en daarvoor actief zijn, als belanghebbende worden beschouwd (zoals bijvoorbeeld de BARIN, Board of Airline Representatives in the Netherlands), kan ertoe leiden dat de lasten beheersbaar blijven voor het Schadeschap c.q. de besliscommissie daarvan.

Alvorens te kunnen besluiten tot aanvaarding van het onderhavige wetsvoorstel, is naar mijn mening geen nader onderzoek vereist naar de mogelijke uitvoerbaarheid van de nieuwe regels. In het voorgaande heb ik uiteengezet op welke gronden ik tot deze constatering kom.

De leden van de CDA-fractie vragen vervolgens hoe de mogelijkheid voor een belanghebbende om bezwaar te maken en beroep in te stellen tegen een besluit omtrent schadevergoeding, zich verhoudt tot de fiscale rechtsbescherming die de Algemene wet inzake rijksbelastingen biedt. Deze vraag heeft betrekking op twee verschillende besluiten: het besluit naar aanleiding van een ingediende schadeclaim en het besluit waarbij aan een luchtvaartmaatschappij een concrete heffing wordt opgelegd. Het moge duidelijk zijn dat deze twee besluiten niet op één lijn kunnen

worden gezet. In procedures staan zij dan ook los van elkaar. Overigens merk ik op dat ook bij bezwaar en beroep in belastingenzaken de Algemene wet bestuursrecht van toepassing is. Volgens artikel 77a van de Luchtvaartwet is de Algemene wet inzake rijksbelastingen van toepassing op de geluidsheffing burgerluchtvaart. Hoofdstuk V van deze wet bevat ten aanzien van bezwaar en beroep enkele bepalingen in aanvulling op en soms in afwijking van de bepalingen van de Algemene wet bestuursrecht.

Vervolgens vragen de leden van de CDA-fractie hoe – in aanmerking genomen de toepasselijke wettelijke bepalingen, meer in het bijzonder artikel 3:41 Awb –, de in dit wetsvoorstel als belanghebbende gekwalificeerde personen kennis kunnen nemen van de uitspraken van het Schadeschap. In dit verband wijzen zij er op dat de procedure van totstandkoming van besluiten van de besliscommissie niet voorziet in het opstellen en vaststellen van ontwerp-beslissingen. De Algemene wet bestuursrecht verlangt niet dat een ontwerp-beslissing wordt overhandigd of gezonden aan derde-belanghebbenden. In die zin ligt het voor de hand dat de besliscommissie tot nu toe niet heeft gewerkt met ontwerp-beslissingen. Het onderhavige wetsvoorstel heeft wat dit betreft wel consequenties voor de handelwijze van de besliscommissie. Nu in de Luchtvaartwet een bepaalde groep natuurlijke en rechtspersonen wordt aangewezen als belanghebbende, ligt het in de rede dat zij kennis kunnen nemen van de besluiten die de besliscommissie voornemens is te gaan nemen en waardoor bijvoorbeeld hun belang zou kunnen worden geschaad. Bekendmaking van een voorgenomen beslissing is in zo'n situatie op haar plaats. Dat zou bijvoorbeeld kunnen door middel van een mededeling in een blad (dat bij de luchtvaartmaatschappijen bekend is en daardoor ook wordt gelezen) met informatie waar en hoe een ontwerp-beslissing kan worden ingezien.

De leden van de CDA-fractie vragen waarop de in de toelichting bij het amendement veronderstelde plicht van de besliscommissie berust om luchtvaartmaatschappijen te horen voordat het schadebesluit wordt genomen, zulks mede gelet op het bepaalde in de artikelen 4:8 en 4:12 van de Algemene wet bestuursrecht.

Artikel 4:8 van de Algemene wet bestuursrecht legt het uitgangspunt vast: een bestuursorgaan geeft belanghebbenden de gelegenheid zich uit te spreken over een voorgenomen beslissing. In hoeverre in de schadezaken bij het Schadeschap c.q. de besliscommissie de uitzonderingsmogelijkheid van artikel 4:12 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing is, is niet aan mij om te beoordelen. Dat is een beoordeling die het betrokken bestuursorgaan zelf dient te maken.

De leden van de CDA-fractie vragen waarom in artikel 77, eerste lid, wel worden genoemd de artikelen 8.32 en 8.33 van de Wet luchtvaart, maar daarin niet wordt gesproken over artikel 8.31 van die wet, terwijl laatstgenoemde bepaling nu juist ziet op het toekennen van schadevergoeding. Artikel 8.31 van de Wet luchtvaart wordt inderdaad niet expliciet genoemd in het eerste lid van artikel 77 van de Luchtvaartwet. In tegenstelling tot hetgeen de aan het woord zijnde leden suggereren, wil dit evenwel niet zeggen dat artikel 8.31 geen deel zou uitmaken van de heffingensystematiek van de Luchtvaartwet. Aan het Schadeschap is immers door de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat de bevoegdheid van artikel 8.31 van de Wet luchtvaart gedelegeerd. Door de verwijzing in artikel 77, eerste lid, naar het Schadeschap Luchthaven Schiphol is (de wijze van uitvoering van) artikel 8.31 derhalve onderdeel van artikel 77.

In vervolg hierop vragen de leden van de CDA-fractie hoe de privacy van degenen die verzoeken om schadevergoeding, in de voorgestelde regeling wordt gewaarborgd. Zij vragen voorts of in het wetsvoorstel

besloten ligt dat de in het wetsvoorstel als belanghebbenden gekwalificeerde personen onbeperkt kunnen kennisnemen van onder meer de adviezen die de besliscommissie ter voorbereiding van haar besluiten moet inwinnen.

In antwoord hierop merk ik op dat in het algemeen zowel de Algemene wet bestuursrecht als de Wet openbaarheid van bestuur de openbaarheid van stukken kan beperken indien openbaarheid stuit op ernstige bezwaren. Het mogelijkerwijs schenden van de persoonlijke levenssfeer wordt aangemerkt als een ernstig bezwaar. Het bestuursorgaan dat de beslissing dient te nemen, beoordeelt of sprake is van een dusdanig ernstig bezwaar dat het laten inzien van de voorgenomen beslissing of de onderliggende adviezen achterwege dient te blijven.

Tot slot verzoeken de leden van de CDA-fractie een onderbouwing van de binnenkort te verwachten toewijzing van claims van het Schadeschap Luchthaven Schiphol. In eerste instantie zou het om een bedrag van circa 4 M€ gaan, en vervolgens om circa 20 M€. Daarnaast vragen deze leden om het maandelijks gemiddelde bedrag aan toegewezen claims van het Schadeschap in het afgelopen jaar.

Het Schadeschap Luchthaven Schiphol werkt onafhankelijk van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en heeft het Ministerie dan ook niet formeel op de hoogte gesteld van de hoogte en data van de uit te keren claims. De genoemde bedragen zijn gebaseerd op een artikel uit het Parool van 13 november 2004. In dit artikel zegt de secretaris van het Schadeschap Luchthaven Schiphol dat zij binnen enkele maanden een definitief besluit verwacht over de toekenning van claims aan 230 huishoudens. Gemiddeld ontvangen zij ruim € 17 000 wegens waardedaling van hun woning. In hetzelfde artikel meldt het Parool dat het aantal verzoeken om schadevergoeding is gegroeid van 636 naar 1070. De juistheid van deze in het krantenartikel genoemde aantallen kan worden bevestigd.

Wat betreft het gemiddelde bedrag aan toegewezen claims meld ik dat tot nu toe nog geen claims zijn toegewezen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs