

Vergaderjaar 1994–1995

24 049

Wijziging van de Luchtvaartwet (mogelijkheid tot vaststelling van een gereserveerde geluidszone)

Nr. 5

VERSLAG

Vastgesteld 20 februari 1995

De vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat¹, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft de eer als volgt verslag uit te brengen van haar voorlopige bevindingen.

Algemeen

De leden van de PvdA-fractie nemen met veel belangstelling kennis van het wetsontwerp ter wijziging van de Luchtvaartwet. Zij begrepen dat de voorliggende wijziging eigenlijk alleen beargumenteerd wordt vanuit de situatie rond Schiphol. Naar de mening van de regering is de grens van maximaal 10 000 geluidbelaste woningen binnen de 35 Ke-zone wellicht restrictief voor de eveneens afgesproken doelstelling Schiphol de mogelijkheid te geven te groeien tot 40 miljoen luchtpassagiers. Aanwijzing van een ruimere 35 Ke-zone als gereserveerde geluidszone – die dan te zijner tijd zou kunnen worden omgezet in een geluidszone die ook wat de maximaal toelaatbare geluidbelasting betreft kan worden benut – zou, zo begrijpen de leden van de PvdA-fractie, een oplossing kunnen bieden voor dit dilemma.

Het voordeel van het hebben van een gereserveerde geluidszone is louter procedureel: een omzetting is gemakkelijker dan het starten van een nieuwe procedure. De leden van de PvdA-fractie zijn van mening dat hier tegelijkertijd het nadeel ligt. Wanneer in de door de Tweede Kamer vastgestelde pkb en daarna in de op grond daarvan gegeven aanwijzing een maximaal toelaatbare geluidbelasting is vastgesteld, dan kan het afbreuk doen aan die besluitvorming door reeds op hetzelfde moment te stellen dat op afzienbare termijn de geluidsbelasting verder mag groeien.

Deze leden wilden niet uitsluiten dat bij een bepaalde luchthaven het vliegverkeer verder zal groeien dan in de desbetreffende pkb is berekend. Zij zijn er echter nog niet van overtuigd dat hierop vooruit moet worden gelopen door het aanwijzen van een gereserveerde zone. In dit soort gevallen ligt naar hun mening een nieuwe procedure in de rede. Zij zien graag een reactie van de regering op de mening.

Overigens vragen de leden van de PvdA-fractie waarom dit wetsontwerp reeds op 12 januari 1995 aan de Kamer is aangeboden. Hoewel zij zeer wel begrijpen dat het wetsontwerp een bredere strekking

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), ondervoorzitter, Van den Berg (SGP), Lilipaly (PvdA), Biesheuvel (CDA), voorzitter, Reitsma (CDA), Brinkman (CDA), Versnel-Schmitz (D66), Van Gijzel (PvdA), Leers (CDA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Van Rooy (CDA), Poppe (SP), Van 't Riet (D66), Duivesteyn (PvdA), H. G. J. Kamp (VVD), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), Roethof (D66), M. Vos (GroenLinks), Verkerk (AOV), Van Zijl (PvdA), Van Waning (D66), Keur (VVD), Hofstra (VVD).

Plv. leden: Blauw (VVD), Schutte (GPV), Van Gelder (PvdA), Soutendijk-van Appeldoorn (CDA), Dankers (CDA), Van der Linden (CDA), vacature (D66), Zijlstra (PvdA), Terpstra (CDA), Huys (PvdA), Korthals (VVD), Esselink (CDA), vacature (CD), Hillen (CDA), H. Vos (PvdA), Remkes (VVD), Leerkes (Unie 55+), Witteveen-Hevinga (PvdA), Augusteyn-Esser (D66), Rosenmöller (GroenLinks), Aiking-van Wageningen (AOV), Valk (PvdA), Hoekema (D66), Klein Molekamp (VVD), Te Veldhuis (VVD).

heeft, is de relatie met de besluitvorming over de pkb-Schiphol zo evident dat deze leden de regering vragen waarom hier niet op gewacht is.

De leden van de CDA-fractie hebben met gemengde gevoelens kennis genomen van het onderhavige wetsvoorstel. Het wetsvoorstel wordt door hen als een nogal omslachtige – maar wellicht onontkoombare – weg gezien om een bepaald doel te bereiken. Blijkens de memorie van toelichting is het wetsvoorstel sterk toegeschreven op de situatie rond de Luchthaven Schiphol en ligt daar ook de aanleiding tot het wetsvoorstel. Zij vroegen of de regering daarnaast nu al overweegt de mogelijkheid die het wetsvoorstel gaat bieden rond andere luchthavens toe te passen.

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van het onderhavige voorstel. De VVD-fractie is van mening dat deze wijziging van de luchtvaartwet er moet komen, al heeft de VVD-fractie nog wel enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de fractie van D66 namen met interesse kennis van de wijziging van de luchtvaartwet waarbij de mogelijkheid van vaststelling van een gereserveerde geluidszone wordt voorgesteld.

De leden van de fractie van D66 hebben enkele vragen bij het voorstel en staan zeer terughoudend ten aanzien van het voorgestelde.

De fractie van GroenLinks staat vooralsnog negatief tegenover het voorliggende wetsvoorstel. Het lijkt niet nodig om naast het instellen van een geluidszone, waarbij al rekening is gehouden met de groei van het vliegverkeer, ook nog een gereserveerde geluidszone te creëren, die later kan worden omgezet in een gewone geluidszone. Het is belangrijk dat besluiten eenduidig zijn, en dat er niet, voor de zekerheid, als slag om de arm, alvast extra ruimte wordt gecreëerd voor verdere groei van het vliegverkeer. GroenLinks is bang dat het reserveren van een geluidszone, met de bijbehorende beperking van de nieuwbouw en gevolgen voor de isolatie, in een later stadium een excuus zal zijn om verdere groei van het vliegverkeer toe te staan. Het voorliggende wetsvoorstel is geen stimulans om te komen tot een behoorlijke substitutie van vliegverkeer door treinverkeer.

Wat Schiphol betreft: het oorspronkelijke cijfer van 9000 woningen binnen de 35 Ke-zone is al verhoogd tot 10 000. GroenLinks vindt niet dat het er 12 600 moeten worden.

De leden van de SGP-fractie hebben kennisgenomen van het onderhavige wetsvoorstel. Deze leden hebben als zodanig geen principieel bezwaar tegen het in de luchtvaartwet opnemen van de mogelijkheid tot het vaststellen van gereserveerde geluidszones. Het kan inderdaad verstandig zijn om ruimtelijke gebruiksbeperkingen op te leggen in de nabijheid van een luchthaven.

De leden van de GPV-fractie hebben met enige terughoudendheid kennis genomen van het onderhavige wetsvoorstel. Het is hun niet duidelijk waarom dit voorstel op dit moment bij de Kamer in behandeling komt, omdat het definitieve kabinetsbesluit inzake de uitbreiding van Schiphol nog niet genomen is. Toch wordt er in dit wetsvoorstel vanuit gegaan dat de geluidsdoelstelling en de mainportdoelstelling zoals die in juli 1993 door de vorige regering zijn geformuleerd moeilijk met elkaar zijn te verenigen. Daarom wordt voorgesteld door middel van de mogelijkheid om een zogenaamde gereserveerde geluidszone om te zetten in een «gewone» geluidszone de geluidsdoelstelling enigszins op te rekken. De leden van de GPV-fractie missen een onderbouwing van de noodzaak hiertoe. De noodzaak van deze verruiming willen zij nadrukkelijk aangevoerd zien, omdat binnen een gereserveerde geluidszone niet meer de

geluidszone van 10 000 geluidsbelaste woningen, maar een geluidszone van ten hoogste 12 600 geluidsbelaste woningen kan worden vastgesteld. Hoe kan de Kamer op dit moment echter beoordelen of een mogelijke verruiming tot 12 600 geluidsbelaste woningen de kwaliteit van het leefmilieu in het gebied rond Schiphol zal verbeteren? Deze leden vragen daarom of met dit wetsvoorstel niet wordt vooruitgelopen op de definitieve besluitvorming inzake de uitbreiding van Schiphol. Deze vraag klemt volgens de leden van de GPV-fractie des te meer omdat de zogenaamde omzettingsprocedure van gereserveerde geluidszone naar een «gewone» geluidszone kan worden gestart op het moment dat aan enkele voorwaarden wordt voldaan die in de pkb-Schiphol worden vastgelegd. Is het niet noodzakelijk eerst over deze voorwaarden te oordelen alvorens tot een eventueel nieuwe gereserveerde geluidszone te besluiten? Om welke voorwaarden gaat het hier?

Tevens wordt het mogelijk de omzettingsprocedure te volgen, ook al is niet aan de gestelde voorwaarden voldaan. Wie kan hiertoe besluiten en onder welke omstandigheden en op basis van welke criteria kan van de gestelde voorwaarden worden afgeweken? De leden van de GPV-fractie stellen vast, dat de exploitant van een luchthaven moet aantonen dat een «gewone» geluidszone optimaal moet zijn gebruikt, alvorens de omzettingsprocedure kan worden gestart. Zij vragen of het niet de koninklijke weg is indien de groei van de luchthaven hiertoe noodzaakt, het pkb-besluit te wijzigen, de Kamer hierover een oordeel te laten uitspreken en de «normale» geluidszone hiertoe aan te passen, in plaats van naast de «normale» geluidszone en de tijdelijke geluidszone de gereserveerde geluidszone te introduceren. Wordt de exploitant van een luchthaven niet op voorhand een uitbreidingsperspectief geboden, terwijl de omwonenden voor de langere termijn nieuwe overlast zullen verwachten? Past het de overheid hier niet om duidelijke grenzen aan de uitbreiding van een luchthaven te stellen?

De leden van de fractie van de SP zijn van mening dat door dit wetsvoorstel de criteria voor toegestane geluidsproductie van vliegtuigen worden verruimd. Hoewel het wetsvoorstel een algemene strekking heeft, wordt daarmee de deur open gezet naar toekomstige uitbreiding van Schiphol. Naar de mening van de leden van de fractie van de SP wordt door dit wetsvoorstel toekomstige uitbreiding van Schiphol mogelijk gemaakt ten koste van de leefbaarheid, het milieu en de nachtrust van de bewoners rond Schiphol.

De leden van de SP-fractie zijn van oordeel dat niet de geluidszone moet worden aangepast, maar dat de geluidsoverlast van Schiphol moet worden aangepakt.

1. Huidige regeling inzake vaststelling van geluidszones

De leden van de PvdA-fractie stellen vast, dat direct buiten de 35 Ke-zone onbelemmerd woningbouw kan plaatsvinden, waardoor feitelijk meer mensen worden blootgesteld aan overlast. Om die reden achten zij het raadzaam, onverlet het hierboven gestelde, rondom de aan te wijzen 35 Ke-zone, een zone in te stellen waarin behoedzaamheid wordt betracht met woningbouw. Daarbij gaat het deze leden er niet zozeer om, verdere groei mogelijk te maken, als wel, vanuit de erkenning dat ook buiten de 35 Ke-zone hinder plaats kan vinden, een zekere planologische bescherming te bieden in deze gebieden. Deze leden verwachten bovendien dat de geluidsbeleving in de loop der jaren steeds gevoeliger wordt en vinden het dus niet verstandig in het gebied rondom de vast te stellen zone een ruime hoeveelheid woningen te bouwen. Hoe ziet de regering dit? Deze leden vragen hoe aan een dergelijke zonering vorm kan worden gegeven.

Enkele weken geleden circuleerden in de pers berichten over de vermeende ondeugdelijkheid van geluidhindercijfers. De cijfers die door de Rijksluchtvaartdienst worden gehanteerd zouden niet het werkelijk gemeten geluidsniveau weergeven, doch het op basis van door vliegtuigfabrikanten aangeleverde technische gegevens berekende geluidsniveau. Een herberekening op basis van de werkelijk gemeten geluidsniveaus zou ongetwijfeld leiden tot wijziging van de geluidscontour. De leden van de fractie van de SGP willen weten hoe de feitelijke geluidbelasting van de luchthaven Schiphol door de RLD wordt gemeten en welke rekenmethodiek hierbij wordt gehanteerd.

De leden van de fractie van het SGP vragen of het waar is dat tussen de RLD en de Amsterdamse milieudienst verschil van mening bestaat over de meting van de geluidbelasting?

Isolatie is volgens de leden van de fractie van de SP niet een echte oplossing voor de problemen van geluidsoverlast door vliegtuigen. De bewoners van geïsoleerde woningen hebben de keuze tussen een benauwde slaap in potdichte woningen of een lawaaiige slaap, wanneer zij besluiten om de ramen open te zetten om de slaapkamer te ventileren. Isoleren is pas zinvol als eerst maatregelen om de overlast te beperken uitgevoerd worden.

De D66-fractie vraagt de regering welke ontwikkelingen zij verwacht in de luchtvaart. Er zijn veel verschillende voorspellingen gedaan over de ontwikkeling van de luchtvaart, van welke gaat de regering uit? Welke groeipercentages verwachten zij?

2. Aanleiding tot het onderhavige wetsvoorstel

Ten aanzien van het gestelde over Schiphol hebben de leden van de fractie van D66 de volgende opmerkingen.

Volgens de memorie van toelichting (bladzijde 2) is de aanleiding tot het onderhavige wetsvoorstel onder andere gelegen in het feit dat inmiddels gebleken is dat de doelstelling uit het PASO, de zogenaamde dubbele doelstelling, te weten de versterking van de mainportfunctie en de verhoging van de kwaliteit van het leefmilieu in het gebied rond de luchthaven niet volledig is te verenigen. Kunnen de leden van de fractie van D66 deze uitspraak zo interpreteren dat de dubbele doelstelling uit het PASO wordt losgelaten?

De regering stelt dat om de mainportdoelstelling te bereiken de vaststelling van een geluidszone, waarin zich 12 600 woningen bevinden naar de huidige inzichten noodzakelijk lijkt. De leden van de fractie van D66 willen graag weten welke inzichten de regering heeft.

Uitgaande van de milieudoelstelling in de dubbele doelstelling vinden de leden van de D66-fractie het van groot belang vast te houden aan de 10 000 woningen binnen de 35 Ke-contour.

De fractie van GroenLinks vraagt of het juist is dat bij vergroting van een geluidszone schadevergoeding moet worden uitgekeerd aan de gedupeerden, terwijl er bij de omzetting van een gereserveerde geluidszone geen recht is op schadevergoeding?

De leden van de fractie van de SGP stellen een vraag over de relatie tussen de wettelijke geluidscontouren en de daaruit voortvloeiende maximum capaciteit van de luchthaven Schiphol. Kan deze relatie nader worden verduidelijkt? Door de regering wordt de capaciteit uitgedrukt in aantallen passagiers. De mainport Schiphol zou mogen groeien tot maximaal 40 miljoen passagiers per jaar. Waarom wordt de maximaal toelaatbare capaciteit uitgedrukt in passagiersaantallen en niet in

aantallen vliegbewegingen? Is de nog vast te stellen geluidszonering rond Schiphol niet bedoeld als maximaal toelaatbaar geluidsniveau, dat naar believen kan worden vol gemaakt?

De leden van de fractie van de VVD vragen welke gevolgen een gereserveerde zone voor de bouwplannen heeft zoals deze zijn bepaald in het kader van de VINEX? Voor zover dat nu al valt in te schatten, zullen er – naar verwachting – VINEX-locaties dan wel gemeentelijke bestemmingsplannen voor woningbouw in een gereserveerde zone komen te liggen? Zo ja, kan daar dan inzicht in worden gegeven?

De fractie van GroenLinks vraagt of de rechtszekerheid onder de bevolking niet wordt aangetast door het reserveren van een geluidszone, die groter is dan de gewone geluidszone.

De fractie van GroenLinks vraagt op welke wijze zal worden gecontroleerd of aan de voorwaarden voor omzetting, vastgelegd in de pkb, is voldaan?

De fractie van GroenLinks vraagt of hoe de regering er tegenaan kijkt dat de luchthaven Schiphol NV al uit lijkt te gaan van een geluidszone van 12 600 woningen?

Naar het oordeel van de leden van SP-fractie wordt de noodzaak tot het instellen van een gereserveerde geluidszone ontleend aan het feit dat de oorspronkelijke doelstellingen van het Plan van Aanpak Schiphol en Omgeving (PASO) van 1990 niet kunnen worden gehaald. Inmiddels is immers duidelijk geworden dat de beoogde groei naar 50 miljoen passagiers per jaar niet gecombineerd kan worden met verhoging van de kwaliteit van het leefmilieu rond Schiphol. Met de instelling van een gereserveerde zone, waarbinnen een vestiging- en bouwbeperking geldt en een isolatieprogramma wordt gestart, wordt de totale zone waarbinnen geluidsoverlast wordt toegestaan uitgebreid.

De leden van de fractie van de SGP stellen vast dat het wetsvoorstel vooral is ingegeven door de wenselijkheid om het in juli 1993 in het Plan van aanpak Schiphol en omgeving (PASO) neergelegde maximum van 10 000 geluidbelaste woningen te verruimen tot 12 600 woningen. Zulks om reden dat inmiddels gebleken zou zijn dat de milieudoelstellingen van het PASO niet te verenigen zijn met de doelstelling van versterking van de mainportfunctie van Schiphol. Is het juist dat, uitgaande van de voor een mainport minimaal noodzakelijke 432 000 vliegbewegingen per jaar, bij een keuze voor het banenstelsel 5G zich minder dan 12 600 bestaande woningen binnen de wettelijk toegestane geluidscoutour bevinden? Met andere woorden: moet dit wetsvoorstel de weg banen voor een toekomstige verdere uitgroei van de mainport Schiphol met het banenstelsel 5P?

De leden van de GPV-fractie vragen naar de status van een gereserveerde geluidszone zolang de «gewone» geluidszone van kracht is. Welke rechtswaARBorgen en beroepsmogelijkheden hebben burgers die in een gereserveerde geluidszone wonen en identieke isolatie-eisen aan hun woningen stellen als burgers die in een «normale» geluidszone wonen?

De leden van de fractie van de SP vinden dat de omgekeerde wereld. De normen met betrekking tot geluidsoverlast en leefbaarheid worden aangepast aan de situatie die de overlast veroorzaakt in plaats van anders om.

Zien de leden van de fractie van het CDA het goed, dan gaat ook de regering er van uit, dat al binnen afzienbare tijd de «omzettingen»-

procedure moet worden gestart. Immers de regering geeft er de voorkeur aan ook binnen de gereserveerde zone de isolatiewerkzaamheden uit te voeren als ware het een normale geluidszone. Is het de bedoeling in het geval van de Luchthaven Schiphol in de Aanwijzingsbeschikking van meet af aan ook de isolatie binnen de gereserveerde zone op te nemen?

De gereserveerde geluidszone is ruimer dan de gewone geluidszone en is volgens het voorstel vooral bedoeld om met het oog op de toekomstige ontwikkeling van de luchthaven de woningbouw binnen het betreffende gebied te beperken. Tevens kan deze gereserveerde geluidszone omgezet worden in een definitieve geluidszone als aan bepaalde voorwaarden, vastgelegd in de pkb, wordt voldaan. Ook de maximaal toegelaten geluidsbelasting in de ruimere gereserveerde geluidszone kan dan worden benut. Het voorstel geeft hierdoor de mogelijkheid over te gaan naar meer geluidsgehinderden.

De leden van de fractie van D66 zijn van mening dat het voorstel dat een algemene strekking heeft en voor alle luchtvaartterreinen geldt, reeds nader wordt ingevuld voor Schiphol.

De leden van de D66-fractie willen weten wanneer een omzetting wenselijk is als er niet aan de gestelde voorwaarden in het pkb wordt voldaan. Wat zijn de precieze verschillen tussen de procedure die gevolgd wordt bij de omzetting als er wel aan de voorwaarden uit het pkb wordt voldaan en de procedure als er niet aan de randvoorwaarden wordt voldaan.

De fractie van GroenLinks vraagt of wat de overwegingen zijn om te stellen dat omzetting toch wenselijk kan zijn, ook als niet aan de voorwaarden voldaan is?

De leden van de D66-fractie vragen de regering meer duidelijkheid te verschaffen over de mogelijkheid tot vaststelling van een gereserveerde geluidszone rond andere luchtvaartterreinen en de betrokkenheid van de Tweede Kamer daarbij. Wordt naar de mening van de regering voldaan aan de democratische controle die bij deze belangrijke beslissingen aanwezig moet zijn? Wat bedoelt de regering met «ligt het in de rede dat de Tweede Kamer gehoord wordt»?

3. Mogelijkheid tot vaststelling van een gereserveerde geluidszone

De leden van de fractie van het CDA vragen zich in de eerste plaats af of het doel van het wetsvoorstel, het tijdig reserveren van ruimte (geluidszone) en daarmee reguleren (beperken) van andere ontwikkelingen binnen de vast te leggen gereserveerde geluidszone, ook niet langs andere weg bereikt kan worden. Het is toch mogelijk in de aanwijzing op grond van de Luchtvaartwet aan de exploitant van de luchthaven – zeker als die daar mee instemt – voorwaarden op te leggen zoals nu via de «getrapte» vaststelling van geluidszones wordt beoogd, te weten het niet zonder nadere toestemming belasten van de gehele zone? Het instrument van de gereserveerde geluidszone kan dan achterwege blijven. Via de planologische kernbeslissing kunnen diezelfde voorwaarden waar nodig ook ruimtelijk worden vertaald en een algemeen karakter krijgen, dat doorwerkt in het planologisch beleid van de mede-overheden.

Toegespitst op de Luchthaven Schiphol zal dat volgens de fractie van het CDA betekenen, dat van meet af aan een zone gebaseerd op 12 600 geluidbelaste woningen wordt vastgesteld. De maximale druk op de luchthaven om het aantal reëel geluidbelaste woningen te beperken tot 10 000 door optimalisering van het gebruik kan via de Aanwijzingsvoorwaarden worden opgelegd. Het gebruik van de luchthaven kan in die figuur pas tot een hoger aantal geluidbelaste woningen dan 10 000 leiden

dan nadat daarover met de Minister van Verkeer en Waterstaat (en/of provincie en gemeenten) overeenstemming is, anders gezegd, als de gewenste ontwikkeling tot mainport opschaling onontkoombaar maakt. Zeker bij de huidige ontwikkeling van de luchthaven (aantal vlieg-bewegingen) voorkomt een dergelijke benadering, dat al kort na vaststelling van de 10 000-zone de 12 600-zone moet worden vastgesteld. De Kamer kan bij een dergelijke gefaseerde ontwikkeling voluit betrokken blijven via de algemene controlerende bevoegdheid die hij heeft. Wat vindt de regering van de gesuggereerde figuur?

De leden van de CDA-fractie komen tot deze suggestie om enkele redenen, waarvan de belangrijkste zijn: a. voorkomen van nogal wat administratieve en bestuurlijke rompslomp en dubbel werk in een relatief beperkte tijd, zowel bij het rijk, als bij mede-overheden en bij derden; b. op het moment van besluitvorming over de pkb tegelijk duidelijkheid verschaffen aan een ieder over de maximale ruimte (12 600 geluidbelaste woningen) die de (rijks-) overheid – gefaseerd – aan de luchthaven wil verschaffen.

Ten aanzien van het algemene karakter van de wet brengt de D66-fractie het volgende naar voren.

De leden van de D66-fractie vragen de regering waarop de keuze voor de procedure tot wijziging van de aanwijzing, die in de Luchtvaartwet is opgenomen, berust. Welke procedure wordt er nu precies gevolgd, bij de mogelijkheid tot vaststelling van een gereserveerde geluidszone en de omzetting van die gereserveerde geluidszone naar een definitieve geluidszone, als deze wet is aangenomen?

De leden van de D66 fractie willen weten of het klopt dat de regering de zware procedure van de planalogische kernbeslissing heeft losgelaten, die toch vooraf zou moeten gaan aan zo'n zwaarwegende beslissing als het toestaan van meer geluidsgehinderden. Indien dit zo is, welke redenen heeft de regering dan hiervoor? De D66-fractie vraagt daarnaast de regering de voorwaarden uit de pkb op een rijtje te zetten.

De leden van de D66-fractie vragen de regering uit te leggen wat zij bedoelt met de zin: «Vervolgens kan de aldus berekende en vastgestelde geluidszone volledig worden benut zonder dat daar een tussentijds besluit voor nodig is»?

Volgens de memorie van toelichting kunnen er slechts bepaalde consequenties worden verbonden aan de regeling die getroffen moet worden om het mogelijk te maken twee verschillende geluidszones naast elkaar vast te stellen. Welke consequenties zijn dat?

De D66-fractie vraagt of het mogelijk is om nadat de gereserveerde geluidszone is omgezet naar een definitieve geluidszone er weer een nieuwe gereserveerde geluidszone om heen te leggen?

4. Verschillen tussen gewone en gereserveerde geluidszone

De doelstelling van de regering ten aanzien van het beperken van de woningbouw in een bredere zone vindt de D66-fractie een interessante gedachte. De leden van de fractie van D66 vragen de regering hier nader op in te gaan.

De fractie van GroenLinks vraagt waarom de memorie van toelichting spreekt over een «vrij zekere omzetting», waarbij ook in de gereserveerde geluidszone isolatie zou moeten worden toegepast. Kan de regering preciezer zijn in deze omschrijving? Wat is de reden van het instellen van een gereserveerde geluidszone als het «vrij zeker» is dat deze zal worden omgezet in een definitieve? Verdient het in dat geval niet de voorkeur om

een politieke afweging te maken of een grotere «gewone» geluidszone wenselijk is of niet?

Volgens de regering moet er, uitsluitend in verband met te nemen isolatiemaatregelen, vanuit worden gegaan dat de gereserveerde geluidszone voor wat betreft de maximaal toegelaten geluidsbelasting volledig kan worden benut. «Een dergelijk besluit brengt met zich mee dat binnen de «gewone» geluidszone aan te brengen isolatiemaatregelen zwaarder zullen zijn». Kan de regering dit nader toelichten? De leden van de fractie van de VVD vragen waarom er een zwaardere isolatie moet worden aangebracht en welke extra kosten hiermee zijn gemoeid.

ARTIKELEN

Artikel 20

De leden van de D66-fractie vragen de regering wat er precies in de beschrijving moet komen die bij de ter inzage liggende ontwerp-aanwijzing moet worden gevoegd.

Artikel 26

De leden van de D66-fractie vragen waarom een nieuwe aanwijzing «uiteraard niet meer nodig» is als een gereserveerde geluidszone omgezet wordt in een gewone geluidszone. Artikel 26b geeft aan dat indien ten behoeve van de gereserveerde zone een regeling inzake geluidwerende voorzieningen wordt vastgesteld, dit niet meer nodig is voor de gewone geluidszone. Betekent dit dat die regeling dan voor beide zones geldt of wordt er als gevolg van deze extra geluidwerende voorzieningen bezuinigd op de geluidwerende voorzieningen in de gewone geluidszone?

Artikel 27

Volgens artikel 27 vijfde lid dienen de Ministers van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en van Verkeer en Waterstaat binnen zes maanden na ontvangst van het verzoek van de exploitant een besluit te nemen omtrent het in voorbereiding nemen van de gewenste wijziging van de aanwijzing (de omzetting). De leden van de fractie van de VVD vragen of het niet mogelijk is deze termijn korter te maken conform de termijn zoals gesteld in artikel 4, dertiende lid van de Algemene Wet Bestuursrecht? Zo niet, waarom niet?

Zal hetgeen geregeld wordt in artikel 27, zesde lid niet te beperkt zijn? Indien een plan, dat al voorziet in een procedure voor een eventuele omzetting, al door de Kamer is goedgekeurd voordat deze wijziging is goedgekeurd, dan hoeft dat plan toch niet meer herzien te worden?

De leden van de D66-fractie waren verbaasd over artikel 27 vijfde lid onder b en c, waarin is opgenomen dat ook buiten de voorwaarden uit de pkb om, besloten kan worden tot omzetting van de gereserveerde geluidszone. Wat bedoelt de regering hiermee? Wanneer is het volgens de regering wenselijk om niet aan deze voorwaarden uit de pkb te voldoen? Wat is de reden hiervan en welke implicaties heeft dit?

De Voorzitter van de vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Biesheuvel

De griffier van de Commissie,
Tielens-Tripels