

Vergaderjaar 1994–1995

24 049

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

Nr. 6

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 15 mei 1995

Inleiding

De regering nam met belangstelling kennis van het Verslag van 20 februari 1995, waaruit bleek dat het merendeel der fracties met het wetsvoorstel kon instemmen.

Bij de beantwoording van de vragen is de volgorde waarin de vragen zijn gesteld zoveel mogelijk aangehouden. Daar waar van overlapping van de vragen door de verschillende fracties sprake is, zijn de antwoorden terwille van de overzichtelijkheid en ter voorkoming van dubbele beantwoording bijeengevoegd. Daar waar een verband kan worden gelegd met de vragen die de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat heeft gesteld aan de regering in het kader van de Planologische kernbeslissing Schiphol en omgeving en de beantwoording van deze vragen door de regering (Kamerstukken II, 23 552, nr. 10) is bij de beantwoording van de onderhavige vragen naar deze vragen verwezen.

Algemeen

Alvorens op de vragen van de verschillende fracties in te gaan wijzen ondergetekenden allereerst op de gewijzigde situatie rond de vaststelling van de Planologische Kernbeslissing Schiphol en omgeving, verder te noemen de pkb. Immers, in deel 3 van de pkb is ervoor gekozen een eventuele omzetting van de gereserveerde geluidszone in een gewone geluidszone, als beslissing van wezenlijk belang, door middel van een partiële herziening van de pkb te realiseren. Voor de omzetting is derhalve in alle gevallen een nieuwe pkb-procedure vereist, waarmee opnieuw een brede belangenafweging kan plaatsvinden.

Hiermee is tegemoet gekomen aan de wens van de leden van de fracties van de PvdA, D66, het GPV, GroenLinks en de SP om op dit punt meer duidelijkheid te verschaffen. Zo hebben de leden van de PvdA-fractie gevraagd naar een verplichte pkb-procedure voor de omzetting. De leden van de GPV-fractie achtten onduidelijkheid aanwezig ten aanzien van de voorwaarden waaronder de gereserveerde geluidszone omgezet zou kunnen worden. De leden van de VVD-fractie vroegen ernaar of artikel 27, zesde lid niet te beperkt zou zijn en of een plan, dat al voorziet in een

procedure voor een eventuele omzetting, en al door de Tweede Kamer is goedgekeurd voordat het onderhavige wetsvoorstel door de Tweede Kamer is aanvaard, wederom weer ten behoeve van de omzetting zou moeten worden herzien. De leden van de fractie van GroenLinks hebben gevraagd of de rechtszekerheid onder de bevolking niet wordt aangetast door het reserveren van een geluidszone, die groter is dan de gewone geluidszone.

Ondergetekenden zijn dan ook van mening dat deze vragen met de hiervoor genoemde wijziging van de pkb en de daarmee samenhangende aanpassing van het wetsvoorstel zijn beantwoord. In dit verband zij verwezen naar bijgevoegde nota van wijziging.

De leden van de PvdA-fractie zijn van mening dat op de groei van het vliegverkeer bij een bepaalde luchthaven niet 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.

Ook de leden van de GPV-fractie dringen aan op een onderbouwing van de noodzaak een gereserveerde geluidszone in het leven te roepen.

De door het kabinet voor Schiphol gehanteerde doelstelling van maximaal 10 000 woningen op basis van het woningbestand 1990 binnen de geluidszone voor het vijfbanenstelsel kan langere tijd worden gehaald. Als gevolg van de groei van het aantal vliegbewegingen behorende bij de mainportontwikkeling van Schiphol in de richting van 40 miljoen passagiers, zal – bij de huidige inzichten – echter op termijn de noodzaak ontstaan voor de luchtvaart een grotere geluidszone vast te stellen. Het kabinet wil reeds rekening houden met de mogelijkheid dat op termijn een grotere geluidszone voor de luchtvaart noodzakelijk wordt en heeft daarom besloten om naast de geluidszone voor het vijfbanenstelsel met 10 000 woningen op basis van het woningbestand 1990 een gereserveerde geluidszone met maximaal 12 600 woningen op basis van het woningbestand 1990 vast te stellen.

De gereserveerde geluidszone voor de luchtvaart komt eerst na een nieuwe pkb-procedure ter beschikking. De voorwaarden voor de omzetting worden in de pkb weergegeven (Kamerstukken II, 23 552, nr. 10, vraag 9 086)

Het belang van het wetsvoorstel is verder met name gelegen in de planologische beperkingen, die ten behoeve van de gereserveerde zone mogelijk worden gemaakt. Nieuwbouw van woningen in het gereserveerde gebied kan reeds in een eerder stadium worden beperkt. Bij de isolatie van woningen kan rekening gehouden worden met de zwaardere belasting zodat bij-isolatie na omzetting niet nodig is. Voorts behoeven bestemmingsplannen slechts eenmaal te worden gewijzigd. De aanwijzing op grond van artikel 26 van de Luchtvaartwet wordt immers meteen gebaseerd op de gereserveerde geluidszone, zodat bij de woningbouw vanaf het begin rekening moet worden gehouden met deze grotere zone. Uitgangspunt bij een eventuele omzetting is dat voor de nieuwe geluidszone, de voormalige gereserveerde geluidszone, geen aanwijzing meer behoeft te worden gegeven om deze zone in de bestemmingsplannen te doen opnemen. Met het voeren van een nieuwe procedure, zoals de leden van de PvdA-fractie voorstellen, komen deze met het wetsvoorstel beoogde voordelen te vervallen.

In dit verband wordt verder verwezen naar de beantwoording van de vragen van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat, Kamerstukken II, 23 552, nr. 10, vraag 8 017.

De leden van de PvdA-fractie vragen verder waarom dit wetsontwerp reeds op 12 januari 1995 aan de Kamer is aangeboden en waarom, gelet op de besluitvorming over de pkb, niet is gewacht op deze besluitvorming. Ook de leden van de GPV-fractie vragen waarom dit voorstel op

dit moment bij de Kamer in behandeling is, terwijl het definitieve kabinetsbesluit inzake de uitbreiding van Schiphol nog niet genomen is.

Aangezien het wetsvoorstel voorziet in de instelling van een gereserveerde geluidszone en in de Voorontwerp-Aanwijzing Schiphol en omgeving een gereserveerde geluidszone is opgenomen, is het van belang dat het wetsvoorstel tot wet zal zijn verheven op het moment dat de aanwijzing Schiphol wordt vastgesteld. Om die reden is besloten niet te wachten op de besluitvorming over de pkb en zoveel mogelijk voortgang aan het traject rond de totstandkoming van het wetsvoorstel te geven. Op deze wijze kan immers tijdig, te weten direct na de vereiste goedkeuring van de pkb, voor een juridische basis voor de gereserveerde geluidszone in de Voorontwerp-Aanwijzing Schiphol worden zorggedragen. In dit verband wordt verder verwezen naar Kamerstukken II, 23 552, nr. 10, vraag 9 013.

Voorts hebben de leden van de fractie van D66 gevraagd of de dubbeldoelstelling uit het Plan van Aanpak Schiphol (PASO) niet verlaten wordt en welke inzichten de regering heeft over het bereiken van de mainportdoelstelling. Voorts vroegen zij of het wetsvoorstel de mogelijkheid geeft over te gaan naar meer geluidgehinderden. Ook de leden van de fractie van de SP vragen zich af of de totale zone waarbinnen geluidsoverlast wordt toegestaan met de instelling van een gereserveerde geluidszone wordt uitgebreid. Zij vinden dit de omgekeerde wereld. De normen met betrekking tot geluidsoverlast en leefbaarheid worden aangepast aan de situatie die de overlast veroorzaakt in plaats van andersom. Toekomstige uitbreiding van Schiphol wordt mogelijk gemaakt ten koste van de leefbaarheid, het milieu en de nachtrust van de bewoners rond Schiphol. De leden van de GroenLinks-fractie vragen verder hoe de regering ertegen aankijkt dat de N.V. Luchthaven Schiphol al uit lijkt te gaan van een geluidszone van 12 600 woningen.

De dubbeldoelstelling uit het PASO tot versterking van de mainportfunctie van Schiphol en verbetering van de kwaliteit van het milieu is steeds uitgangspunt geweest bij de pkb-Schiphol. Wel is in de pkb sprake geweest van een heroverweging ten opzichte van het PASO. In het PASO werd een ontwikkeling van Schiphol richting 50 miljoen passagiers (inclusief 5 à 10 miljoen passagiers substitutie) mogelijk geacht met maximaal 10 000 woningen binnen de 35 Ke geluidszone voor het vijfbanenstelsel. Uit berekeningen in het kader van de Integrale Milieueffectrapportage bleek een dergelijke groei van het vliegverkeer echter niet haalbaar binnen deze geluidszone. Naar aanleiding daarvan heeft het Kabinet zowel de mainport- als de milieudoelstelling heroverwogen, om een nieuw evenwicht te verkrijgen. In de pkb wordt nu ruimte geboden voor de ontwikkeling van Schiphol tot circa 40 miljoen vliegtuigpassagiers, ten minste 5 miljoen passagiers per HSL en circa 3 miljoen ton vracht (inclusief trucking) binnen de geluidszone met 10 000 woningen. Als gevolg van de groei van het aantal vliegtuigbewegingen in de richting van 40 miljoen vliegtuigpassagiers zal op grond van de huidige inzichten echter op termijn de noodzaak ontstaan een grotere (gereserveerde) geluidszone, met maximaal 12 600 woningen voor de luchtvaart ter beschikking te stellen. Derhalve heeft het Kabinet besloten om voor het vijfbanenstelsel naast de geluidszone met 10 000 woningen een gereserveerde geluidszone met maximaal 12 600 woningen vast te stellen.

Terwille van de volledigheid brengen wij onder uw aandacht dat ten behoeve van de aanwijzing op grond van de artikelen 18 e.v. van de Luchtvaartwet de nieuwste inzichten met betrekking tot horizontale spreiding rond de voorgeschreven uitvliegroutes zijn toegepast. De (voorlopige) resultaten van die berekeningen zijn u inmiddels ter kennisname toegezonden. Uit deze voorlopige berekeningen blijkt dat de

voorlopige gereserveerde geluidszone thans 10 900 woningen binnen de 35 Ke zonegrens kan omvatten in plaats van de in de pkb genoemde grens van 12 600 woningen.

In dit verband zij verder verwezen naar Kamerstukken II, 23 552, nr. 10, vraag 8 017, 8 001 en 9 086.

De leden van de CDA-fractie vragen of de regering nu al overweegt de mogelijkheid die het wetsvoorstel gaat bieden rond andere luchthavens toe te passen.

Ook de leden van de D66-fractie vragen de regering om meer duidelijkheid te verschaffen over de mogelijkheid tot vaststelling van een gereserveerde geluidszone rond andere luchtvaartterreinen en de betrokkenheid van de Tweede Kamer daarbij.

Ondergetekenden merken hierover op dat er op dit ogenblik geen voornemens bestaan over de vaststelling van gereserveerde geluidszones rond andere luchthavens. Zo daar wel sprake van is, dan zal het voornemen daartoe in een pkb moeten worden opgenomen, waarmee de betrokkenheid van de Tweede Kamer en de democratische controle vast staat.

1. Huidige regeling inzake vaststelling van geluidszones

De leden van de PvdA-fractie stellen voor, vanuit een zekere planologische bescherming, rondom de aan te wijzen 35 Ke-zone een zone in te stellen waarin behoedzaamheid wordt betracht met woningbouw. De leden vragen zich af hoe aan een dergelijke vorm van zonering vorm kan worden gegeven. De leden van de D66-fractie vragen naar de mogelijkheden woningbouw in een bredere zone te beperken.

Hierover wordt opgemerkt dat in de pkb reeds is voorzien in een vrijwaringsbeleid in een ruim gebied rond de luchthaven. Het vrijwaringsbeleid heeft betrekking op de vestiging van woningen en andere milieugevoelige bestemmingen, bedrijven en kantoren in de vrijwaringszones. Binnen de vrijwaringszone mogen in beginsel geen nieuwe woningen of andere milieugevoelige bestemmingen worden gerealiseerd voor zover niet reeds vastgelegd in vigerende bestemmingsplannen (pkb-Schiphol, deel 3, pagina 29 en 30).

De leden van de SGP-fractie vragen hoe de feitelijke geluidsbelasting rond Schiphol gemeten is en welke rekenmethodiek hierbij wordt gehanteerd. Verder informeren zij ernaar of tussen de Rijksluchtvaartdienst en de Amsterdamse milieudienst verschil van mening bestaat over de meting van de geluidsbelasting.

Op het onderzoek van Dr. Isermann zullen ondergetekenden pas kunnen reageren nadat het rapport volledig en in definitieve vorm beschikbaar is. Dit is thans nog niet het geval. Volgens de gemeente Amsterdam in wiens opdracht Dr. Iserman zijn onderzoek uitvoert zal dit op zijn vroegst half mei het geval zijn (Kamerstukken II, 23 552, nr. 10, p. 8 080). In dit verband wordt verder verwezen naar de Nota van toelichting op de pkb-Schiphol, deel 3, paragraaf 4.3.2, pagina 35 en 36.

De leden van de SP-fractie vragen of het aanbrengen van isolatie aan woningen wel zinvol is. Slaapkamers moeten dan immers potdicht blijven.

TNO heeft in een rapport van de heer J. E. F. van Dongen e.a., onder de titel: «Waardering van geluidwerende voorzieningen in woningen rond Schiphol» (december 1994, U toegezonden bij brief van 30 januari 1995), een onderzoek gedaan naar de waardering van de geluidwerende

voorzieningen door de bewoners. De geluidwerende voorzieningen hebben geleid tot een aanzienlijke vermindering van de geluidshinder binnenshuis. Ook de hinder bij het slapen en luisteren naar radio en televisie is duidelijk afgenomen. De bewoners vinden dat het aanbrengen van de voorzieningen over het algemeen geen negatieve effecten, zoals verslechtering van het binnenmilieu, heeft teweeggebracht.

Een geïsoleerde ruimte is overigens niet letterlijk potdicht. Geluid-gedempte ventilatieroosters zorgen voor voldoende toevoer van verse lucht. Ook vochtproblemen worden daarmee voorkomen.

De leden van de D66-fractie vragen naar de verwachte ontwikkelingen in de luchtvaart.

Gegevens hierover zijn neergelegd in de U tezamen met deel 1 van de pkb Schiphol en omgeving toegezonden Inventarisatie Economische Effecten. Van 1990 tot 2003 is gerekend met een gemiddelde groei van het vervoer van 3.7% per jaar, van 2003 tot 2015 wordt volgens de laatste inzichten een gemiddelde groei van 3.2% per jaar verwacht.

2. Aanleiding tot het onderhavige wetsvoorstel

De leden van de SGP-fractie vragen of de relatie tussen de wettelijke geluidscontouren en de daaruit voortvloeiende maximum capaciteit van Schiphol kan worden verduidelijkt. Verder vragen zij waarom passagiers-aantallen en niet aantallen vliegbewegingen ten grondslag liggen aan deze maximum capaciteit. Is, zo willen zij verder weten, de nog vast te stellen geluidszonering rond Schiphol niet bedoeld als maximaal toelaatbaar geluidsquotum dat naar believen kan worden volgemaakt?

Hierop zij het volgende naar voren gebracht. De geluidszone wordt vastgesteld aan de hand van invoergegevens, waaronder het aantal vliegtuigbewegingen. Passagiersaantallen zijn relevant in relatie tot de mainportstatus. In dit verband wordt verder verwezen naar Kamerstukken II, 23 552, nr. 10, vraag 8 017).

De vastgestelde zone bepaalt het maximale gebruik dat van de luchthaven kan worden gemaakt. Zolang de door de luchtvaart veroorzaakte geluidbelasting binnen de door de geluidszone gestelde grenzen blijft is een flexibel gebruik van deze ruimte mogelijk.

De voorschriften in de aanwijzing van het luchtvaartterrein dienen daarbij wel in acht te worden genomen.

De leden van de VVD-fractie vragen welke gevolgen de gereserveerde geluidszone heeft voor de bouwplannen in het kader van VINEX.

Binnen de gereserveerde geluidszone zoals aangegeven in de ontwerp-aanwijzing op grond van artikel 24, eerste lid, van de Luchtvaartwet liggen geen VINEX-locaties. Er is wel een aantal kleinere bouwlocaties. Zo is een gedeelte van het uitbreidingsplan Kudelstaart-Zuid gelegen binnen de gereserveerde geluidszone. Aan dit gedeelte hebben gedeputeerde staten van Noord-Holland echter goedkeuring onthouden. Voorts ligt binnen de gereserveerde geluidszone een tiental van de door de provincie Noord-Holland in het kader van het Interimbeleid woningbouw rond Schiphol geïnventariseerde bouwplannen, met in totaal circa 900 woningen. Verder wordt hiervoor verwezen naar Kamerstukken II, 23 552, nr. 10, vraag 9 022 en 8 062.

De leden van de CDA-fractie vragen of in de aanwijzing van meet af aan ook de isolatie binnen de gereserveerde geluidszone wordt opgenomen. Ook de leden van de GPV-fractie vragen wat de status is van de 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 stellen aan hun woningen als burgers in een gewone geluidszone? De leden van de VVD-fractie vragen verder wat bedoeld wordt met de opmerking dat de binnen de «gewone» geluidszone aan te brengen isolatiemaatregelen zwaarder zullen zijn. De leden van de fractie van D66 zijn geïnteresseerd in de basis voor het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen zoals deze is verankerd in de Regeling geluidwerende voorzieningen voor de gereserveerde zone enerzijds en voor de gewone zone anderzijds. Voorts vragen de leden van GroenLinks of het juist is dat bij vergroting van een geluidszone schadevergoeding moet worden uitgekeerd aan gedupeerden, terwijl er bij de omzetting van een gereserveerde geluidszone geen recht is op schadevergoeding.

In de Voorontwerp-aanwijzing Schiphol is erin voorzien dat voor het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen de geluidsbelasting binnen de gereserveerde geluidszone als uitgangspunt wordt genomen. Het niveau van de geluidwerende voorzieningen binnen de 40 Ke van de geluidszone wordt derhalve afgestemd op de hogere geluidsbelasting die hoort bij de 40 Ke van de gereserveerde geluidszone. De woningen in het gebied tussen de 40 Ke-contouren van de zone en van de gereserveerde zone worden geïsoleerd nadat de pkb-procedure waarin over de omzetting is beslist, is afgerond, doch voordat de gereserveerde zone daadwerkelijk wordt benut, derhalve voordat de hinder gaat optreden. Dit brengt met zich mee dat burgers die in een gereserveerde geluidszone wonen na de omzetting op basis van de Regeling geluidwerende voorzieningen dezelfde rechtswaarborgen en beroepsmogelijkheden hebben als burgers in een «gewone» geluidszone.

In de Luchtvaartwet is de bepaling opgenomen dat in de aanwijzingen van de Minister van VROM kan worden aangegeven hoe met de kosten ten gevolge van uitvoering van de in overeenstemming met de aanwijzingen (in verband met de geluidszones) gebrachte bestemmingsplannen zal worden omgegaan. Deze zogenaamde planschade komt, gelet op de Luchtvaartwet, voor rekening van het Rijk met dien verstande dat door de luchtvaartmaatschappijen een vergoeding is verschuldigd ter bestrijding van die kosten. Voor de hierbedoelde planschade is een regeling opgenomen in de aanwijzing die de Minister van VROM tot stand brengt.

Voorts is in de Algemene wet bestuursrecht bepaald dat de nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Het is mogelijk dat er op grond van deze bepaling in de Algemene wet bestuursrecht, naast de hiervoor genoemde planschade, nadeelcompensatie is verschuldigd. De eventuele nadeelcompensatie moet door het Rijk worden betaald en kan niet op de luchtvaartmaatschappijen worden verhaald. Artikel 21 van de Voorontwerp-aanwijzing Schiphol, die is gebaseerd op artikel 24 van de Luchtvaartwet, voorziet in een regeling voor de behandeling van nadeelcompensatieclaims. Hieruit blijkt dat schadevergoeding ten gevolge van de omzetting van een gereserveerde geluidszone niet op voorhand wordt uitgesloten.

3. Mogelijkheid tot vaststelling van een gereserveerde geluidszone

De leden van de CDA-fractie vragen zich 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.

Mogelijk zou naar hun mening zijn om in de aanwijzing op grond van de Luchtvaartwet aan de exploitant van de luchthaven 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 zou dan achterwege kunnen blijven. Via de pkb kunnen diezelfde voorwaarden waar nodig ook ruimtelijk worden vertaald en een algemeen karakter krijgen, die doorwerkt in het planologisch beleid van de mede-overheden. Daardoor kan administratieve en bestuurlijke rompslomp en dubbel werk in een relatief beperkte tijd worden voorkomen en kan voorts reeds in dit stadium bij de besluitvorming rond de pkb duidelijkheid worden verschaft over de maximale ruimte die de luchthaven verkrijgt.

Ondergetekenden hebben waardering voor het voorstel van de CDA-fractie. Zoals door de leden van de CDA-fractie echter terecht wordt opgemerkt, zou deze constructie met zich meebrengen dat nu reeds een zone van 12 600 geluidbelaste woningen wordt vastgesteld, daar waar de procedure tot omzetting van de gereserveerde zone in een «gewone» zone via een wijziging van de aanwijzing tot uiting komt en niet door middel van een partiële herziening van de pkb. Door de omzetting via een pkb-procedure plaats te laten vinden wordt naar de mening van ondergetekenden de meeste duidelijkheid verschaft, doordat de keuze voor omzetting gepaard zal gaan met een met vele – democratische – waarborgen omklede procedure. Voorts is daarbij van belang dat de discussie over een grotere zone, derhalve over de omzetting zal plaatsvinden op het moment dat een concreet verzoek tot omzetting wordt gedaan door de exploitant, derhalve op het moment dat de behoefte aan een grotere zone zich voordoet. Alsdan zal op basis van de dan beschikbare kennis en inzichten een hernieuwde afweging worden gemaakt met betrekking tot de uit een eventuele doorgroei voortvloeiende ruimtelijke ontwikkelingen en de relatie tot de infrastructurele behoefte en de milieuraandvoorwaarden.

De leden van de D66-fractie vragen wat wordt bedoeld met de in de memorie van toelichting opgenomen zin dat 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.

De leden van de D66-fractie vragen verder of het mogelijk is om nadat de gereserveerde geluidszone is omgezet naar een definitieve geluidszone er weer een nieuwe gereserveerde geluidszone omheen te leggen.

Hiermee wordt bedoeld dat binnen de gereserveerde geluidszone nieuwbouwbeperkingen gelden, terwijl de kleinere geluidszone voor wat betreft de maximaal toelaatbare geluidsbelasting niet mag worden overschreden.

Voorts kan bij de isolatie rekening worden gehouden met de geluidsbelasting in de gereserveerde geluidszone, zodat later niet hoeft te worden bijgesoleerd.

Voor wat betreft de mogelijkheid een nieuwe gereserveerde geluidszone om een reeds «omgezette» geluidszone heen te leggen merken ondergetekenden op dat zulks slechts tot de mogelijkheden kan behoren indien de nieuwe zone in een pkb is opgenomen en een partiële herziening van deze pkb ten behoeve van de omzetting heeft plaatsgevonden.

4. Verschillen tussen een gewone en een gereserveerde geluidszone

De leden van de fractie van GroenLinks vragen wat wordt bedoeld met het feit dat het «vrij zeker» is dat wordt omgezet. Verder vragen deze leden of het reserveren van een geluidszone in een later stadium een excuus zal zijn om verdere groei van het vliegverkeer toe te staan.

Bedoeld wordt dat, gelet op de mainportdoelstelling, vrij zeker een procedure tot omzetting zal worden opgestart. Of dit daadwerkelijk zal leiden tot omzetting zal afhangen van de ontwikkelingen die zich bij de partiële herziening van de pkb voordoen. Deze herziening is immers vereist om tot omzetting te kunnen komen. Van een excuus om verdere groei van het vliegverkeer toe te staan kan dan ook geen sprake zijn.

ARTIKELN

Artikel 20

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

Ingevolge artikel 20, eerste lid, onderdeel d, sub 2, van de Luchtvaartwet dient bij de ontwerp-aanwijzing een beschrijving te worden gevoegd van de te verwachten ontwikkelingen naar aard en omvang van het luchtverkeer op het luchtvaartterrein en de daarmee samenhangende geluidsbelasting door luchtvaartuigen.

Voor Schiphol is deze beschrijving opgenomen in bijlage D bij de Voorontwerp-aanwijzing Schiphol. In de beschrijving wordt voor zowel de geluidszones voor het vierbanenstelsel als die voor de gereserveerde geluidszone een overzicht gegeven van de belangrijkste invoergegevens die gebruikt zijn bij de berekening van het verkeersaanbod, de vlootsamenstelling, de verdeling over routes en afstandklassen, het banenstelsel, de routestructuur, de toegepaste spreidingsgebieden, de Ke-zone en de LAeq-zone. Voorts wordt ingegaan op de invoergegevens die bij de 10 000-woningen-zone voor het vijfbanenstelsel horen.

Artikel 26

Verder vragen de leden van de D66-fractie waarom een nieuwe aanwijzing «uiteraard» niet meer nodig is als een gereserveerde geluidszone wordt omgezet in een gewone geluidszone en hoe zich de voor de gereserveerde zone vast te stellen Regeling geluidwerende voorzieningen verhoudt tot de Regeling geluidwerende voorzieningen voor de gewone geluidszone.

Deze passage heeft betrekking op de aanwijzing op grond van artikel 26 van de Luchtvaartwet, waarin de gemeenten aanwijzingen worden gegeven voor de aanpassing van de bestemmingsplannen binnen de geluidszones. De aanwijzing op grond van artikel 26 wordt meteen gebaseerd op de gereserveerde geluidszone, zodat bij de woningbouw vanaf het begin rekening moet worden gehouden met deze grotere zone. Bij de omzetting hoeft er voor de nieuwe geluidszones – de voormalige gereserveerde geluidszone – geen aanwijzing meer gegeven te worden om deze zone in de bestemmingsplannen te doen opnemen.

Alleen de aanwijzing op grond van artikel 18 van de Luchtvaartwet dient te worden aangepast, waarbij de gereserveerde geluidszone de gewone geluidszone wordt.

Momenteel wordt binnen de betrokken departementen onderzocht of een wijziging van de Regeling geluidwerende voorzieningen ten behoeve van isolatie van de gereserveerde geluidszone noodzakelijk is of dat met het huidige regime van de Regeling geluidwerende voorzieningen kan worden volstaan.

Artikel 27

De leden van de VVD-fractie vragen of het niet mogelijk is de termijn van zes maanden als bedoeld in artikel 27, vijfde lid, korter te maken conform de termijn zoals gesteld in artikel 4, dertiende lid, van de Algemene Wet Bestuursrecht. Zo niet, waarom niet?

Teneinde alle belangen op zorgvuldige wijze af te kunnen wegen om op het verzoek van de exploitant een besluit te kunnen nemen is van belang dat een ruime termijn in acht wordt genomen. Ingevolge het voorstel van de VVD-fractie is gekozen voor een kortere periode, te weten drie maanden, dan de in het oorspronkelijke wetsvoorstel vervatte periode van zes maanden. Overigens ziet artikel 4:13 van de Algemene wet bestuursrecht meer specifiek op de termijn die in acht genomen dient te worden bij het nemen van beschikkingen. Verwezen wordt naar de bijgevoegde nota van wijziging.

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

De Staatssecretaris van Defensie,
J. C. Gmelich Meijling

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