

Zitting 1975-1976

13 130

Wijziging van de Luchtvaartwet (Stb. 1958, 47) met betrekking tot de aanwijzing van luchtvaartterreinen

Nr. 11

EINDVERSLAG

Vastgesteld 17 september 1976

Kennisneming van de memorie van antwoord heeft in de bijzondere commissie¹, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsontwerp, aanleiding gegeven tot het stellen van enige nadere vragen.

De leden van de fracties van K.V.P., A.R.P. en C.H.U. wensten nog eens te beklemtonen dat ook voor het wetsontwerp van dit wetsontwerp naar hun mening een spoedige herziening van de Wet op de Ruimtelijke Ordening geboden is. Kunnen de bewindslieden thans zo nauwkeurig mogelijk aangeven wanneer het daartoe strekkende wetsontwerp bij de Kamer zal worden ingediend? Naar de mening van de leden behorende tot de P.v.d.A.-fractie had de tamelijk uitvoerige uiteenzetting in de memorie van antwoord over de procedurele aspecten van de ontworpen regeling helaas onduidelijkheid laten bestaan over de vraag hoe de procedures ingevolge de verschillende toepasselijke regelingen op elkaar aansluiten en in hoeverre deze elkaar wellicht geheel of gedeeltelijk overlappen. Zij ontvingen daarom gaarne een schematisch overzicht, waaruit blijkt:

- a. hoe de procedures tot aanwijzing en zonering precies verlopen;
- b. hoe deze procedures aansluiten op de procedures die de structuurschema's voor de burgerluchtvaartterreinen respectievelijk de militaire terreinen (*planologische kernbeslissingen*) doorlopen alsmede op de tienjarenplannen en projectplannen waarin deze structuurschema's zullen uitmonden;
- c. op welke wijze de aanwijzing en zonering hun planologische vertaling krijgen in de procedures van streek- en bestemmingsplannen.

Kan in dit overzicht tevens een (tentatief) tijdschema worden opgenomen?

In aansluiting hierop merkten de leden van de S.G.P.-fractie op, dat de bewindslieden in antwoord op de vraag of het geen overweging verdient om bij de aanvang van de aanwijzingsprocedure een tijdschema op te stellen meedeelden (memorie van antwoord, blz. 7), dat «gezien het universele karakter van de in het wetsontwerp vastgestelde procedure (–) de voorbereidingstermijnen in het wetsontwerp niet (zijn) vastgelegd». Willen de bewindslieden deze uitlating nader toelichten? De enkele verwijzing naar het universele karakter van de ontworpen procedure mag immers tamelijk summier en onduidelijk worden geacht.

De leden deel uitmakende van de P.v.d.A.-fractie vestigden er de aandacht op, dat het eveneens bij de Kamer aanhangige wetsontwerp geluidshinder

¹ Samenstelling: Tolman (CHU), Schakel (ARP), Van Leeuwen (ARP), Groensmit-van der Kallen (KVP), Wierenga (PvdA), P. A. M. Cornelissen (KVP), voorzitter, Van Rossum (SGP), Imkamp (D'66), De Beer (VVD), ondervoorzitter, Van Elsen (KVP), Knot (PvdA), Epema-Brugman (PvdA), Ploeg (VVD), Dragstra (CPN), Giebels (PvdA), Koningh (DS'70) en Van Kuijen (PPR).

(Bijl. Hand. II 13 639) de geluidshinder door vliegtuigen van regeling uitzondert. Het onderhavige wetsontwerp regelt daarentegen niet expliciet de bestrijding van de geluidshinder rond vliegvelden die niet gebruikt worden door vliegtuigen uitgerust met turbine-straalmotoren. In de wetgeving dreigt daarom ten aanzien van de geluidshinderbestrijding rondom de laatstbedoelde vliegvelden een lacune te ontstaan. Met name in de memorie van antwoord werd weliswaar niet uitgesloten dat geluidshinderbestrijding in de vorm van zonerings bij deze vliegvelden mogelijk is, doch in de ogen van de hier sprekende leden waren de desbetreffende uitspraken te weinig positief. Graag ontvingen zij een uiteenzetting over de vraag hoe de regering de geluidshinder rond de bedoelde vliegvelden denkt te bestrijden. Indien daarvoor ook, naar hun mening terecht, gekozen zou worden voor zonerings, kan dan worden aangegeven welke normen daarbij gehanteerd zullen worden?

Van S.G.P.-zijde werd vervolgens een tweetal vragen gesteld met betrekking tot de grenswaarden van de geluidszones. In de memorie van antwoord wordt meegedeeld, dat in het kader van de EG onlangs een oriënterend overleg is begonnen over de geluidsimmissiewaarden. De bewindslieden menen echter, dat het niet verantwoord is de uitvoering van het nationale beleid ten aanzien van immissie-eisen afhankelijk te stellen van een eventuele totstandkoming van internationale harmonisatie op dit terrein. Een standpunt dat deze leden wel konden delen, doch hun toch de vraag deed stellen of dit betekent, dat het EG-overleg per definitie geen consequenties zal hebben op de uitvoering van het beleid hier te lande.

Op de vraag in het voorlopig verslag wat er gebeurt wanneer de grenswaarde wordt overschreden antwoordden de bewindslieden, dat ingeval de voorschriften bedoeld in artikel 24, tweede en derde lid, worden overtreden, een nader onderzoek kan volgen, waaruit maatregelen tegen overtreders kunnen voortvloeien. Welke maatregelen worden daarmee bedoeld?

De Regering stelt in de memorie van antwoord dat goed bestuurlijk overleg zal moeten leiden tot de gewenste coördinatie bij de vaststelling van de zonerings. De leden van de P.v.d.A.-fractie zouden evenwel vooral meer inzicht wensen te hebben in de problematiek van de uitvoering van de zonerings. Juist immers wanneer individuele belangen in het geding zijn mag van gemeentebesturen worden verwacht, dat zij daarvoor oog hebben. Zo zou de uitvoering van iedere saneringsmaatregel vertraagd kunnen worden. Daarom zal meer duidelijkheid geschapen moeten worden over het tempo waarin de gemeente de taakstelling in het bij de zonerings betrokken bestemmingsplan dient te volvoeren. Kunnen de bewindslieden in dit verband aangeven in hoeverre het bestemmingsplan naar hun mening duidelijke regels dient te bevatten omtrent taakstelling en uitvoering? Zien zij overigens nog bijzondere wegen om te bewerkstelligen, dat de saneringsmaatregelen in een bevredigend tempo worden uitgevoerd?

Wat betreft de financiële aspecten van de uitvoering van het bestemmingsplan rees bij de leden nu aan het woord de vraag op welke wijze het bedrag verkregen uit de heffingen op gebruikers van het vliegveld bij de gemeente terecht zal komen, nu deze gewoonlijk niet zal participeren in het vliegveldbeheer. Door wie zullen de heffingen worden geïnd, wie zal het beheer voeren en wie zal ze afdragen en hoe zal de afdracht plaatsvinden? Deze vragen klemmen te meer daar het rijk blijkens de memorie van antwoord voor de financiering van het gemeentelijk beleid niet aan het verstrekken van voorschotten denkt. Is het de bedoeling dat de gemeente zelf eventuele discrepanties tussen inkomsten en uitgaven opvangt? Is over deze financiële vraagstukken advies gevraagd aan de Raad voor de Gemeentefinanciën? Welke betekenis hebben de artikelen 37, 38 en 50 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening voor de in dit verband door de gemeente te maken kosten en op welke hoofdstukken van de rijksbegroting worden bijdragen volgens deze wettelijke bepalingen verantwoord?

Met betrekking tot de heffingen die aan de gebruikers van vliegvelden zullen worden opgelegd verklaarden de leden van de S.G.P.-fractie in de me-

morie van antwoord geen antwoord te hebben aangetroffen op hun vragen, of over het vraagstuk van de doorberekening van de heffingen in de tarieven voor passagiers en vracht internationaal overleg wordt of zal worden gevoerd alsmede of de kans dat de kosten van zonering in de ticketprijzen kunnen worden doorberekend niet uiterst gering is wanneer niet tevoren internationaal overleg wordt gevoerd. Zijn de bewindslieden bereid alsnog op deze vragen in te gaan?

De totale kosten gemoeid met de zonering van burgerluchtvaartterreinen worden blijkens de memorie van antwoord geraamd op 100 tot 300 mln. gulden. Tevens wordt in de memorie meegedeeld, dat er een grens wordt gesteld aan het jaarlijks door de luchtvaart op te brengen bedrag tot dekking van de zoneringskosten. Op welke wijze zal het maximale bedrag worden vastgesteld, gelet op deze beide mededelingen, zo vroegen de leden van laatstgenoemde fractie.

De leden van de P.v.d.A.-fractie herhaalden hun verzoek uit het voorlopig verslag om een concreet uitvoeringsprogramma voor de komende jaren over te leggen met een globale indicatie van de daarmee gemoeide kosten.

Voorkomen moet worden, zo merkten deze leden in dit verband op, dat generaties lang aan saneringsmaatregelen voor burgervliegvelden wordt gewerkt, zodat de intentie van het wetsontwerp in geen decennia bereikt wordt. Een latere verscherping van de norm, zich uitend in een grotere zone, lijkt onaantrekkelijk. Een scherpere norm zou dan beperking van de capaciteit der luchthaven moeten betekenen. Achten de bewindslieden een dergelijke beperking redelijk en hanteerbaar?

De leden van de fracties van K.V.P., A.R.P. en C.H.U. vernamen graag hoe de mededeling in de memorie van antwoord (blz. 19), dat ook de zonering van militaire vliegvelden binnen één jaar nadat dit ontwerp kracht van wet heeft gekregen een aanvang zal nemen, gezien moet worden in het licht van het in het kader van de bezuinigingsoperatie aangekondigde voornemen om in de komende vier jaar op de begroting van Defensie 90 mln. gulden minder uit te trekken voor maatregelen die de geluidsoverlast rond militaire vliegvelden moeten terugdringen.

Terugkomend op de beheersvorm van de luchtvaartterreinen wilden de leden van de P.v.d.A.-fractie ten slotte hun vraag herhalen of een niet-publiekrechtelijk beheer voldoende garanties biedt voor een democratische controle van de collectieve belangenbehartiging, die nu eenmaal met het beheer van luchtvaartterreinen gemoeid is. Zij voegden daaraan de vraag toe of de onderlinge samenhang tussen de luchtvaartterreinen te zijner tijd niet zal dwingen tot een ver gaande organisatorische integratie van het vliegveldbeheer in den lande. Zo ja, is daarvoor dan een publiekrechtelijk beheer geen noodzakelijke voorwaarde?

Een uitvoeriger antwoord dan in de memorie van antwoord gegeven zouden zij, gezien de grote waarde die zij aan dit punt hechten, op hoge prijs stellen.

Vertrouwende, dat van regeringswege tijdig op bovenstaande vragen en opmerkingen zal worden geantwoord, meent de commissie dat de openbare behandeling van dit wetsontwerp hiermee voldoende is voorbereid.

De voorzitter der commissie,
P. A. M. Cornelissen

De griffier der commissie,
Witteveen