

Vergaderjaar 1993–1994

22 570

Wijziging van de Luchtvaartwet (aanwijzing en gebruik van luchtvaartterreinen, strafbepalingen en dwangsomregeling)

Nr. 13

TWEEDE NOTA VAN WIJZIGING

Ontvangen 13 december 1993

Artikel I wordt als volgt gewijzigd:

A. In onderdeel E, artikel 20, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

a. Punt 1 vervalt onder vernummering van de punten 2 tot en met 4 tot 1 tot en met 3.

b. In punt 2 (nieuw) wordt «derde en vierde lid als het vierde en vijfde lid» vervangen door: derde, vierde en vijfde lid als het vierde, vijfde en zesde lid.

c. Na punt 3 wordt een punt toegevoegd, luidende:

4. In het vijfde lid wordt «artikel 19, tweede en derde lid» vervangen door: artikel 19, eerste en tweede lid.

B. In onderdeel F, artikel 21, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

a. De punten 2 en 3 vervallen onder vernummering van de punten 4 en 5 tot 2 en 3.

b. In punt 2 (nieuw) wordt «het vierde lid» vervangen door: het derde lid.

c. In punt 3 (nieuw) wordt «het vierde lid» vervangen door: het derde lid.

d. Na punt 3 (nieuw) wordt een punt toegevoegd, luidende:

4. In het derde lid wordt «artikel 19, tweede lid» vervangen door: artikel 19, eerste lid.

C. Aan onderdeel H, artikel 23, wordt een punt toegevoegd, luidende:

2. In het tweede lid, wordt «artikel 19, tweede en derde lid» vervangen door: artikel 19, eerste en tweede lid.

D. In onderdeel I, artikel 24, vervalt punt 1 onder vernummering van de punten 2 tot en met 5 tot 1 tot en met 4.

E. In onderdeel K, artikel 25, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

a. Het eerste lid wordt vervangen door:

1. Bij algemene maatregel van bestuur worden voor bij die maatregel aan te wijzen luchtvaartterreinen de volgende uniforme grenswaarden vastgesteld voor de maximaal toegelaten geluidsbelasting door landende en opstijgende luchtvaartuigen:

a. één voor luchtvaartuigen met een toegelaten totaal massa van ten minste 6000 kg dan wel minder dan 6000 kg maar meer dan 390 kg, voor zover dit hefschroefvliegtuigen betreft dan wel deze luchtvaartuigen gebruik maken van dezelfde aan- en uitvliegroutes als de luchtvaartuigen van ten minste 6000 kg, dan wel de vliegpatronen van deze luchtvaartuigen overeenkomen met die van luchtvaartuigen van ten minste 6000 kg en

b. één voor luchtvaartuigen minder dan 6000 kg, maar meer dan 390 kg, voor zover niet begrepen onder a.

b. In het tweede lid wordt voor de volzin een volzin ingevoegd, luidende:

De vaststelling van de grenswaarde bedoeld in het eerste lid, onder a, blijft achterwege indien de daarbij behorende zone bedoeld in artikel 25a geheel ligt binnen de grenzen van het luchtvaartterrein en voor dat luchtvaartterrein een zone behorende bij de grenswaarde bedoeld in het eerste lid, onder b, wordt vastgesteld.

c. In het vierde lid worden de eerste en tweede volzin vervangen door: Bij algemene maatregel van bestuur wordt voor bij die maatregel aan te wijzen luchtvaartterreinen vanwege het gebruik van die luchtvaartterreinen voor starts en landingen met luchtvaartuigen een grenswaarde vastgesteld voor structureel uitgevoerd nachtelijk vliegverkeer in een bij de aanwijzing krachtens artikel 24 nader vast te stellen periode, die zeven aaneengesloten uren beslaat tussen 23.00 uur en 07.00 uur plaatselijke tijd.

d. In het achtste lid vervalt «en de Centrale raad milieubeheer, bedoeld in artikel 2.1 van de Wet milieubeheer,».

e. In het achtste lid wordt «in de gelegenheid zijn gesteld» vervangen door: in de gelegenheid is gesteld.

f. In het negende lid wordt «de Centrale raad milieubeheer» vervangen door: de commissie, bedoeld in artikel 28.

F. In onderdeel K, artikel 25f, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

a. In het eerste lid wordt na «artikel 25, eerste lid,» ingevoegd: of artikel 25, vierde lid,.

b. Het tweede lid vervalt.

G. In onderdeel N, punt 3, tweede lid, wordt «ter vermindering van de geluidsbelasting» vervangen door: met gevolg voor de geluidsbelasting.

H. In onderdeel Q, artikel 30b, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

a. In het vijfde lid wordt de eerste volzin vervangen door:

Indien het gebruik van het luchtvaartterrein gaat afwijken van het geldend gebruiksplan, zendt de exploitant een voorstel tot wijziging van het gebruiksplan aan Onze Minister.

b. In het vijfde lid wordt «in overeenstemming met» vervangen door: na overleg met.

c. Na het vijfde lid wordt – onder vernummering van het zesde lid tot het zevende lid – een lid ingevoegd, luidende:

6. De exploitant zendt het in het eerste lid, onder a, bedoelde voorstel uiterlijk acht weken en het in het vijfde lid bedoelde voorstel uiterlijk vier weken voorafgaand aan de periode waarop het voorstel betrekking heeft aan Onze Minister.

I. In onderdeel U, wordt – onder vernummering van de punten 1 en 2 tot 2 en 3 – een punt ingevoegd, luidende:

1. In het eerste lid wordt na «17, eerste lid,» ingevoegd: 30b, zesde lid,.

Toelichting

De wijzigingen in de onderdelen A, B, C en D zijn het gevolg van de Algemene wet bestuursrecht (Stb. 1992, 315), die naar alle waarschijnlijkheid op 1 januari 1994 in werking zal treden.

De mogelijkheid een nachtnorm vast te stellen die per luchtvaartterrein kan verschillen, is uit het wetsvoorstel gehaald. Tevens is de ten aanzien van normering al bestaande mogelijkheid tot differentiatie uit de wet gehaald. Voor een toelichting op deze wijzigingen wordt verwezen naar hetgeen hierover is opgemerkt in de nota naar aanleiding van het eindverslag.

Ook de nachtperiode is nu in de wet zelf opgenomen. In de brief van 26 augustus 1993 inzake de keuze van de regering voor de L_{Aeq} -nachtnorm is aangegeven dat gekozen is voor een nachtperiode van zeven aaneengesloten uren vallend in de periode tussen 23.00 en 07.00 uur. Het is de bedoeling dat met inachtneming hiervan de nachtperiode wordt vastgelegd in de aanwijzing van het betreffende luchtvaartterrein. In artikel 25, vierde lid, is hiervoor de basis gelegd. Deze wijziging van het wetsvoorstel is eveneens opgenomen in onderdeel E, onder c, van de nota van wijziging.

Op grond van artikel 25, tweede lid, hoeft de Bkl-grenswaarde en daarmee de Bkl-geluidszone voor een luchtvaartterrein niet te worden vastgesteld indien de Bkl-zone geheel valt binnen de Ke-geluidszone voor dat luchtvaartterrein. De reden hiervoor is dat in dat geval vaststelling van de Bkl-zone geen zin heeft, omdat hieraan geen verdergaande consequenties zijn verbonden dan aan de Ke-zone. In de memorie van antwoord is op dit punt al ingegaan.

Inmiddels is in de praktijk gebleken dat ook het omgekeerde geval zich kan voordoen, namelijk dat vaststelling van de Ke-zone naast de Bkl-zone geen zin heeft. De Bkl-geluidszone wordt vastgesteld voor die terreinen waar voornamelijk van kleine luchtvaart sprake is. Op deze terreinen vindt echter naast de kleine luchtvaart vaak tevens een beperkt aantal vliegtuigbewegingen plaats met vliegtuigen die niet onder de definitie van kleine luchtvaart in het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (Stb. 1991, 22) vallen. In verband met deze bewegingen moet in principe een Ke-geluidszone worden vastgesteld. In de praktijk gaat het vaak om een dermate beperkt aantal vliegtuigbewegingen, dat de Ke-berekening een geluidszone oplevert die valt binnen de grenzen van het luchtvaartterrein. In dat geval heeft vaststelling van de zone weinig zin omdat daaraan niet de normale consequenties kunnen worden verbonden voor wat betreft beperking van nieuwbouw en isolatie van woningen. In verband hiermee is in onderdeel E, onder b, een wijziging opgenomen op grond waarvan de Ke-zone niet hoeft te worden vastgesteld indien deze valt binnen de grenzen van het luchtvaartterrein. Indien deze bepaling in een concreet geval wordt toegepast, wordt in de aanwijzing van het betreffende luchtvaartterrein het maximum aantal bewegingen opgenomen dat op dat luchtvaartterrein mag worden uitgevoerd met vliegtuigen die niet onder de eerderbedoelde definitie van kleine luchtvaart vallen.

De wijziging in onderdeel E, onder d, e en f houdt verband met ons voornemen de verplichte advisering door raden en commissies af te schaffen.

De wijziging in onderdeel F houdt verband met de keuze van de regering voor de L_{Aeq} -norm als nachtnorm in plaats van de Griefahn-norm. Het tweede lid van artikel 25f had betrekking op de handhaving van de Griefahn-norm, die per nacht zou moeten worden gehandhaafd. Bij de L_{Aeq} -norm ligt dat anders. De berekeningsgrondslag van deze norm is een nacht en om een voor het jaar representatieve nacht te benaderen wordt uitgegaan van het jaargemiddelde van het verkeer over de nachtperiode. In verband hiermee kan het tweede lid vervallen. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar hetgeen hierover is opgemerkt in de nota naar aanleiding van het eindverslag.

Voor een toelichting op de wijziging in onderdeel G wordt eveneens verwezen naar de nota naar aanleiding van het eindverslag.

De wijziging in onderdeel H, onder b, is bedoeld om de procedure tot vaststelling van een wijziging van het gebruiksplan in overeenstemming te brengen met de procedure tot vaststelling van het gebruiksplan zelf. Het vijfde lid van artikel 30b is hiermee in overeenstemming gebracht met het derde lid van artikel 30b.

Voor een toelichting op de in onderdeel H, onder a en c opgenomen wijziging en de daarmee samenhangende wijziging in onderdeel I wordt verwezen naar de nota naar aanleiding van het eindverslag.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
J. R. H. Majj-Weggen

De Staatssecretaris van Defensie,
A. B. M. Frinking

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
J. G. M. Alders