

Ontwerp-aanwijzing luchtvaartterrein Schiphol

Verslagen bestuurlijk overleg



**Verslag bestuurlijk overleg
aanwijzingsprocedure
luchthaven Schiphol**

Inhoud

Verslag van het eerste bestuurlijk overleg Groep 1	3
Verslag van het eerste bestuurlijk overleg Groep 2	21
Verslag van het tweede bestuurlijk overleg	39
Verslag van het derde bestuurlijk overleg	66

**Verslag van het eerste bestuurlijk overleg
over de aanwijzingsprocedure voor de luchthaven
Schiphol gehouden op woensdag 20 januari 1993 in
het gebouw van de Hoofddirectie van de Waterstaat,
te Den Haag
Groep 1**

1. Opening en mededelingen

Minister *Maij-Weggen*: Dames en heren, ik heet u hartelijk welkom. Vandaag starten wij met een bestuurlijk overleg over de zonering van Schiphol, waarover u reeds de nodige informatie heeft gekregen. Ik heb overigens begrepen dat niet alle uitnodigingen direct op de goede plaats zijn terechtgekomen en verzoek de betrokkenen dan ook, zich hierover in verbinding te stellen met mijn medewerkers, opdat iedereen de volgende keer tegelijkertijd de informatie ontvangt. Voorts verzoek ik iedereen, de presentielijst te tekenen, zodat wij straks precies weten wie spreekt namens welke gemeente of provincie.

De onderhavige materie is lastig, hetgeen betekent dat dit zeker niet de eerste keer zal zijn dat wij hierover bij elkaar zitten. Ik neem aan dat er nog vaker bestuurlijk overleg nodig zal zijn; met deze bijeenkomst is dat formeel ingegaan. Het overleg vloeit rechtstreeks voort uit de zoneringsartikelen van de Luchtvaartwet, waaronder artikel 19, waarbij het in het bijzonder gaat om de invulling van de zonering. Het is een eerste openbare stap in de aanwijzings- en zoneringsprocedure voor Schiphol. De Luchtvaartwet schrijft overleg tussen de verantwoordelijke ministers, de heer Alders en ondergetekende, gedeputeerde staten van de provincies en burgemeester en wethouders van de gemeenten voor. Het is de bedoeling dat pas nadat het overleg heeft plaatsgevonden - overigens mogelijk in verschillende fasen - de ontwerp-aanwijzing voor luchtvaartterreinen, in dit geval Schiphol, wordt opgesteld.

Maatgevend is de planning van de besluitvorming inzake het Project mainport en milieu Schiphol. De afronding van het bestuurlijk overleg na aanvaarding van de het Integrale MER en na de terinzagelegging van de project-PKB, zal ongeveer in september 1993 plaatsvinden. In de tussentijdse periode zullen wij dus nog vaker om de tafel zitten, hetgeen mede zal afhangen van datgene wat in het verslag komt te staan en van de mate waarin u tevreden gesteld kunt zijn over de informatie die is gegeven.

Er is sprake van een forse invloed van het "kort geding Aalsmeer". Ik neem dan ook aan dat Aalsmeer hier vertegenwoordigd is. Deze gemeente heeft, zoals bekend, een kort geding tegen de Staat aangespannen en dat heeft het overleg vervroegd. Het was eigenlijk onze bedoeling om het overleg iets later op te starten, waardoor de informatie van onze kant wat meer uitgebalanceerd zou zijn. Dat is nu nog niet helemaal het geval, maar het is nu ook weer niet zo dat het overleg nutteloos is, aangezien wij reeds de eerste voorstellen, zij het in twee varianten, met u kunnen bespreken. Het vonnis in het kort geding stelt mij in staat, de zonering af te wikkelen volgens de procedure zoals die met diverse partijen is afgesproken, ook in het beleidsconvenant Plan van aanpak Schiphol en omgeving. Wij doen dus nu niet ineens iets wat wij anders niet van plan waren; wij beginnen daar alleen wat eerder mee. De rechter heeft gevraagd om de geluidszone vóór 1995 vast te stellen en dat moet mogelijk zijn als de procedure wordt afgewikkeld op de manier die wij ons nu voorstellen.

De inhoud van het overleg omvat twee onderwerpen, namelijk geluidszonering en ruimtelijk beleid. De heer Alders is eerst-verantwoordelijke voor het laatste; hij is dan ook degene die daarover enkele inleidende opmerkingen zal maken.

Ter zake van de zonering geef ik nog eens heel duidelijk aan dat het gaat om twee periodes, namelijk 1995-2003 en 2003-2015. In de eerste periode dient de geluidszone voor het huidige banenstelsel vastgesteld te worden en in de tweede die voor het nieuwe. Dit maakt de zaken nogal gecompliceerd. Hierbij moet worden aangetekend dat besluiten over de voorgenomen aanleg van de vijfde

baan nog genomen moeten worden in het kader van de project-PKB, waardoor sprake is van een wat gevarieerde situatie.

Ik hoop dat ik hiermee helder heb geschetst wat het kader is van dit overleg, wat het tijdschema en wat de inhoud ervan is. Tevens heb ik aangegeven dat wij mede dankzij Aalsmeer iets eerder om de tafel zitten dan eigenlijk nuttig en noodzakelijk was, hetgeen wij echter op zichzelf niet erg vinden, omdat u hierdoor in een nog vroeger stadium bij de besluitvorming kunt worden betrokken.

Minister *Alders*: Voorzitter. Ik zal in het bijzonder een paar opmerkingen maken over het interimbeleid. Het spreekt voor zich dat het ruimtelijk beleid erop gericht is, te voorkomen dat twee belangen zodanig met elkaar in botsing komen dat zij elkaar het leven onmogelijk maken. Dat is de kern van het beleid dat wij voeren. Als eenmaal een zone is vastgesteld, is het ook mogelijk om een functiescheiding aan te houden. Die zonering is er nog niet, maar zal tot stand komen op basis van de procedures die zijn opgenomen in de Luchtvaartwet. In de tussenliggende periode praten wij over interimbeleid, dat erop gericht is om te voorkomen dat er onomkeerbare beslissingen worden genomen, gerelateerd aan voorgenomen activiteiten en aan reeds bestaande activiteiten.

Er heeft een briefwisseling plaatsgevonden waarin het Rijk de uitgangspunten heeft aangegeven voor het interimbeleid. Het uitgangspunt is dat overeenstemming bereikt kan worden tussen Rijk, provincie en gemeente over de contouren van het interimbeleid. De status van de juridische positie is beperkt. In dit geval is het, gezien de voorgeschiedenis, zeer van belang om te bekijken in hoeverre er tussen provincie en Rijk overeenstemming bestaat. Daar de provincie het interimbeleid ook geformuleerd heeft en daarmee het kader heeft aangegeven waarmee artikel 19-aanvragen dan wel bestemmingsplannen worden beoordeeld, is de positie die de provincie heeft ingenomen, wel juridisch steekhoudend. In de onderhavige discussie is in alle gevallen de kern van het interimbeleid het voorkomen van onomkeerbare beslissingen, gerelateerd aan bestaande activiteiten dan wel aan voorgenomen activiteiten die eventueel botsen met elkaar. Daarin is ook het belang gelegen van een gedachtenwisseling. Wij spreken in elk geval over een interimbeleid voor de periode 1991 tot het moment van de vaststelling van de zone, dus uiterlijk 1995. Het kan echter best zo zijn dat daarmee nog niet de gehele afronding van de procedure is gerelateerd aan het voorgenomen plan. Dit zou kunnen betekenen dat het interimbeleid dat gerelateerd was aan de eerste zonevaststelling daarmee komt te vervallen, maar dat er dan wel weer een periode is waarin sprake is van een interimbeleid dat gerelateerd is aan een voorgenomen activiteit.

Ik ben ervan overtuigd dat iedereen de desbetreffende briefwisseling kent en ga daar dan ook niet verder op in. Tijdens het bestuurlijk overleg dat gisteren over Airport Maastricht heeft plaatsgevonden, zijn hierover veel vragen gesteld, dus ik heb mij hier degelijk op voorbereid.

Minister *Maij-Weggen*: Ik heb begrepen dat Aalsmeer graag een verklaring vooraf wilde afleggen. Daartoe geef ik thans de gelegenheid.

De heer *Hoffscholte* (Aalsmeer): Mevrouw de voorzitter. De gemeente Aalsmeer heeft er behefte aan om aan het begin van deze vergadering een korte verklaring af te leggen. Dit heeft te maken met de bijzondere omstandigheid dat de gemeente Aalsmeer in een procedure met de Staat verwickeld is omtrent de geluidszonering rondom de luchthaven Schiphol, of beter gezegd: het uitblijven van die zonering. De president van de rechtbank te 's-Gravenhage heeft in het kort geding geoordeeld dat de Staat binnen een maand een aanvang dient te nemen met de geluidszonering. Een hoger beroep tegen de Staat der Nederlanden omtrent met name de einddatum van de zonering en omtrent het interimbeleid is, zoals bekend, nog aanhangig.

In de uitnodiging die u voor deze bijeenkomst verzond, wordt gesteld dat dit bestuurlijk overleg ten behoeve van de geluidszonering plaatsheeft. De gemeente Aalsmeer meent echter dat met dit bestuurlijk overleg nog niet wordt voldaan aan de opdracht van de rechter. Niet de zonering zelf lijkt immers het onderwerp te zijn, maar veeleer het voorbereiden van een nieuwe planologische kernbeslissing. Laatstgenoemde activiteit, zo heeft de rechter beslist, kan evenwel niet

gezien worden als een start van de zoneringsactiviteiten.

U zult dan ook kunnen begrijpen dat de gemeente Aalsmeer met enige terughoudendheid reageert op het bestuurlijk overleg dat nu wordt gestart. Gezien de acute situatie op het gebied van de volkshuisvesting in Aalsmeer heeft continuering van dit overleg voor **onze gemeente alleen maar zin indien op korte termijn** - wij denken dan aan een **periode van drie maanden - door Rijk en provincie uitzicht geboden wordt op het realiseren van de bouwplannen in de kern van Aalsmeer, overeenkomstig de Structuurvisie Dorp/Stommeer en aan de bouwplannen aansluitend aan Kudelstaart, overeenkomstig het bestemmingsplan Kudelstaart-Zuid.** Bovendien ziet de gemeente Aalsmeer zich genoodzaakt om zich, ondanks haar deelname aan dit bestuurlijk overleg, alle rechten voor te behouden in de nog lopende en eventueel nog te starten procedures.

De gemeente verzoekt, deze verklaring in het verslag op te nemen.

Uiteraard zullen wij deze bij het vervolg van het bestuurlijk overleg niet elke keer herhalen. Het mag echter duidelijk zijn dat het hier gestelde blijft gelden gedurende het verdere verloop van het bestuurlijk overleg.

Minister *Maij-Weggen*: Ik dank de burgemeester van Aalsmeer voor zijn verklaring, die wij voor kennisgeving aannemen.

2. Tijdpad

Minister *Maij-Weggen*: Ik stel voor om over te gaan naar agendapunt 2, het tijdpad. Ik heb daar een paar opmerkingen over. De procedure voor de zonering van Schiphol is ingebed in het Project Mainport en Milieu Schiphol. De vaststelling van de geluidszone is voorzien in 1995. De twee opties voor de procedure zijn beschreven in de toelichting bij de door u ontvangen agenda. Ik moet u melden dat er op rijksniveau nog geen keuze is gemaakt voor één van beide opties. Dat heeft als nadeel dat u nog niet kunt uitgaan van één voorstel van de rijksoverheid, zodat u uw kanttekeningen bij twee mogelijkheden moet plaatsen. Het voordeel is dat u in dit stadium in zekere zin nog kunt meespreken. U moet voor u zelf maar uitmaken of het voor- en nadeel tegen elkaar opwegen. Die afweging kan voor ieder verschillend uitvallen. De verklaring van de burgemeester van Aalsmeer zal dus worden genoteerd. Ik constateer dat er verder geen vragen meer zijn, maar dat er wel behoefte bestaat aan een korte toelichting op de positie van de rijksoverheid met betrekking tot de twee voorstellen. Ik hoop dat deze uitleg de helderheid zal doen toenemen. Het woord is aan de heer Van der Haer, die alle technische en juridische kennis op dit gebied in zich heeft verzameld. Ik hoop dat hij erin slaagt om ons de zaak uit te leggen, want de zaak is gecompliceerd genoeg. Ik wens de heer Van der Haer veel succes met dit dossier, dat door mij doorgaans "een bak vol spaghetti" wordt genoemd.

De heer *Van der Haer* (RLD): Het lijkt mij handig om de door u ontvangen kopie van deze sheet met de procedures van de twee alternatieven erbij te nemen, zodat u mijn uitleg aan de hand van de projectie op het scherm beter kunt volgen. Vooraf wil ik zeggen dat de uitgereikte schema's geen officiële inbreng vormen ten behoeve van dit overleg. Het is een hulpmiddel om datgene wat in de brief van 22 december 1992 staat, zoveel mogelijk te verduidelijken.

In de schema's van alternatief A en alternatief B zijn de bovenste twee kolommen hetzelfde. De bovenste kolom geeft de PKB-procedure weer, die eind 1995 leidt tot de behandeling van de PKB in de Eerste en Tweede Kamer. Daaronder ziet u het I-MER-traject. Het verschil tussen de twee alternatieven zit in de onderste twee kolommen.

Ik ga nu eerst iets verder in op alternatief A. Om, zoals in het PASO wordt voorzien, in 1995 tot een aanwijzing te komen voor het huidige banenstelsel plus de verlengde Kaagbaan, het tweezijdig aanvliegbaar maken van de Zwanenburgbaan en het vijfbanenstelsel, wordt in alternatief A één gecombineerde aanwijzing voorzien. In de onderste kolom voor de verticale grijze streep ziet u dat deze aanwijzing in procedure wordt gebracht. Dat gebeurt dus op het moment dat deel 1 van de PKB klaar is. Dat betekent dat het bestuurlijk overleg over deze gecombineerde aanwijzing wordt afgerond op het moment dat deel 1 van de PKB ter inzage wordt gelegd.

U ziet ook dat op hetzelfde moment de startnotitie voor de Uitvoerings-MER voor het vier- en vijfbanenstelsel dat in de PKB beschreven is, gereed moet zijn.

Die startnotitie is dan beschikbaar als deel 3 van de PKB klaar is en kan samen met de ontwerp-aanwijzing voor het vier- en vijfbanenstelsel de inspraak in.

Deze gehele procedure is zodanig in elkaar gezet dat de zoneringsprocedure voor het gecombineerde banenstelsel, dus voor het vier- en vijfbanenstelsel, in 1995 kan worden afgerond. Het vierbanenstelsel is dan inclusief de verlengde Kaagbaan en de tweezijdig aanvliegbare Zwanenburgbaan.

Nogmaals, in alternatief B zijn de bovenste twee kolommen hetzelfde als in alternatief A. Anders dan in alternatief A ziet u in de derde kolom dat alleen wordt voorzien in het in procedure brengen van een vierbanenstelsel-plus, dat wil zeggen met een verlengde Kaagbaan en tweezijdig aanvliegbare Zwanenburgbaan.

Zoals u ziet, zal tegelijkertijd met de publikatie van deel 1 van de PKB de desbetreffende voorontwerp-aanwijzing in procedure worden gebracht, waarna de ontwerp-aanwijzing tegelijkertijd met deel 3 van de PKB kan worden uitgebracht. Dat betekent dat in 1995 een aanwijzingsbesluit over een vierbanenstelsel-plus kan worden genomen.

Dan resteert nog het vijfbanenstelsel, dat ook onderdeel van het PASO uitmaakte. Voorzien is om dat stelsel vervolgens in procedure te brengen. Dat wil zeggen: de desbetreffende procedure begint al wat eerder, zoals u op de onderste balk kunt zien. Nadat een aanwijzingsbesluit is genomen voor het vierbanenstelsel-plus wordt dus gewerkt aan het vijfbanenstelsel. De hier vertoonde procedure gaat ervan uit dat in 1997 de aanwijzingsprocedure voor het vijfbanenstelsel klaar kan zijn.

Op de verschillen ga ik niet erg diep in, omdat het er hier niet om gaat om een discussie te voeren over de voorstellen als zodanig, maar over de consequenties van de voorstellen. In alternatief A zal er in 1995 een gecombineerde aanwijzing voor een vier- en vijfbanenstelsel kunnen zijn; in alternatief B is de procedure voor vier-plus en vijf geknipt en loopt dus wat langer in de tijd door. Voor wat betreft het in elkaar passen van de verschillende procedures die hier onder elkaar zijn gezet, wijs ik op het aansluiten en het kunnen aansluiten van besluitvorming op het niveau van het Rijk, de regering en de lagere overheden.

Nogmaals, het is niet de bedoeling om diep op de schema's en de procedures als zodanig in te gaan. Daarvoor is dit overleg niet bedoeld. Dit diende ter illustratie van datgene wat in de brief staat. Daarin staat in woorden hetzelfde als in deze blokschema's. Met deze schema's wordt het geheel hopelijk wat inzichtelijker en wordt de samenhang tussen de verschillende besluitmomenten op de verschillende bestuurlijke niveaus zichtbaar. Dat is in de context van deze bijeenkomst van groot belang.

Minister *Maij-Weggen*: Ik dank de heer Van der Haer. Ik hoop dat hiermee nog wat extra helderheid is gebracht in het voorliggende dossier, dat zonder enige twijfel voor iedereen en zelfs ook voor ons gecompliceerd is. Als deze toelichting nog extra vragen heeft opgeroepen, kunt u die vragen bij uw inbreng formuleren.

3. Uitgangspunten geluidszone

Minister *Maij-Weggen*: Met betrekking tot dit agendapunt maak ik een paar voorbereidende opmerkingen, voordat ik u het woord geef. De stukken die u hebt ontvangen, zijn voorzien van vier kaarten met geluidscontouren, één voor het huidige banenstelsel en drie alternatieven voor het nieuwe banenstelsel. Ik meld met nadruk dat het nog concepten zijn. In de Integrale MER voor de ontwikkeling van Schiphol moeten de contouren verder worden verfijnd en geoptimaliseerd op het punt van de geluidshinder. Dat gaat dan natuurlijk vooral om het aantal woningen dat onder de 35 Kosteneenheden-contour komt te vallen. Ook voor andere milieu-effecten moeten de contouren worden geoptimaliseerd. Daarbij moeten wij onder andere rekening houden met het feit dat de PASO-afspraken ten aanzien van 15.000 woningen binnen de 35 Kosteneenheden-contour gebaseerd is op het huidige vierbanenstelsel voor de eerste periode van 1995 tot 2003. De presentatie van deze tussenresultaten dient vooral om u in de gelegenheid te stellen om in een vroeg stadium aan te geven wat de verschillende alternatieven en contouren voor uw provincie of gemeente betekenen. Bij het opstellen van de ontwerp-aanwijzing kunnen wij dan met deze reacties rekening houden. Het is van belang om ook op de hoogte te zijn van de invloed die de drie contouren voor de situatie na 2003 hebben. Dat is van belang voor bestaande woningen, plannen voor woningbouw en andere geluidsgevoelige bestemmingen. Tot zover mijn opmerkingen vooraf. Als u dat wenst, kunt u nu reageren op de uitgangspunten met betrekking tot de geluidszone. Ik vraag u met nadruk om dat niet te vermengen met agendapunt 4, het ruimtelijk beleid. Dat is een apart agendapunt met een aparte inbreng. Als u deze punten niet uit elkaar kunt houden en in uw inbreng al door elkaar hebt gehaald, kunnen de punten gezamenlijk worden behandeld, maar voor de goede orde is het praktischer om de punten uit elkaar te houden.

De heer *De Boer* (Noord-Holland): Laat ik beginnen met de opmerking dat het afwerken van het oorspronkelijke traject het meest logische zou zijn. Ik denk dat wij daar goede afspraken over hadden. Het PASO en het PMMS-traject zouden volgens de afspraken in 1995 leiden tot de vaststelling van de zone op basis van een MER en een PKB. Dat zou heel mooi zijn, maar om verschillende redenen blijkt dit niet haalbaar.

Vervolgens heeft het college van GS zich de vraag gesteld op welk fatsoenlijk standpunt kan worden teruggevallen. De eerste in de afweging betrokken mogelijkheid was het SBL (Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen), want dat is de laatste vastgestelde PKB en dat is dus in feite geldend beleid. Het is echter de vraag hoe realistisch dat is. Het lijkt een aantrekkelijke optie, maar wij constateren dat het aantal vliegbewegingen op het ogenblik niet meer past in welke contour van het SBL dan ook. Als je dat constateert, kun je die PKB dus niet meer heel realistisch hanteren. Dat betekent dat je een tweede positie zoekt. Voor ons is die tweede positie toch het PASO. Wat hadden wij nu precies afgesproken in dat PASO? Wij zouden twee zones maken: één voor 1995 tot ongeveer 2003 en één voor 2003 tot 2015. De afspraak was dat wij voor de eerste zone zouden spreken over 15.000 woningen en niet over de omhullende en de invoergegevens voor 1991, maar over geldende baangebruikspercentages en al dat soort dingen. Het gaat dus ook niet over de optimalisatie die later moet worden toegepast op een zone van 21.000 woningen. Dat zouden wij buitengewoon betreuren. Voor de tweede zone hadden wij 10.000 woningen afgesproken, namelijk - ruw genomen -

9000 plus 1000 voor de handhaving. De kenners weten dan waar ik het over heb. Als je dit beeld ziet, betekent dit dat uw eerste procedure in feite het dichtst bij ons standpunt ligt. Dat moet helder zijn. Wij constateren daarnaast echter dat dit betekent dat de Kamer op basis van deel 1 van de PKB moet beslissen. Het lijkt ons onwaarschijnlijk dat de Kamer dat doet, want dan zou zij op dat moment het banenstelsel fixeren en niet meer de verdere procedure afwachten. Wij nemen dus niet aan dat deze procedure realiter zou kunnen worden gevolgd. Als dat niet kan en als toch de wens bestaat om zo dicht mogelijk bij de afspraken van het PASO te blijven, constateren wij dat voor ons - en ik zeg er nadrukkelijk bij dat dit een GS-besluit is - het volgende beeld ontstaat: een zone op basis van het PASO voor 1995 tot 2003, gebaseerd op het huidige vierbanenstelsel en op basis van 15.000 woningen met de afspraken die in het PASO zijn neergelegd. De tweede component is de toezegging van het kabinet dat in 1997 op basis van het dan doorlopen proces van het PMMS vervolgens een zone wordt vastgesteld bij de banenconfiguratie die dan in het PMMS is gekozen. Dat betekent dus een uit elkaar trekken van die twee dingen die wij eerst in 1995 samen zouden vaststellen, maar dat vinden wij minder bezwaarlijk dan welke andere procedure ook. In de door u voorgestelde oplossingen zat een verlenging van de Kaagbaan en het zuidelijk gebruik van de Zwanenburgbaan. Ik heb dat nadrukkelijk nog niet aangeroerd, maar dat zal ik nu doen. In het PASO hebben wij afgesproken dat wij uitgaan van "een vijfde baan, tenzij". Dat "tenzij" zal bepaald worden door de MER. Als er namelijk andere alternatieven voor een configuratie aan de orde zijn, hetzij een vierbanenstelsel met een gedraaide vierde baan, hetzij een ander vijfbanenstelsel, zouden zij op basis van de MER bij nadrukkelijke afweging de voorkeur kunnen krijgen.

Met andere woorden: wij zijn erop uit dat in de eerste zone geen blokkades worden opgelegd, opdat later op een goede manier via de gehele PKB-procedure keuzen kunnen worden gemaakt. Naar ons gevoel zouden geen blokkades worden opgelegd met de verlengde Kaagbaan, die in elk beeld past. Wij zouden er geen bezwaar tegen hebben als de verlengde Kaagbaan nu in de zonering wordt meegenomen. Wij hebben er echter uitdrukkelijk wel bezwaar tegen om het zuidelijk gebruik van de Zwanenburgbaan in de zonering mee te nemen. Het zuidelijk gebruik van de Zwanenburgbaan blokkeert immers een keuze voor een vierbanenstelsel met een gedraaide vierde baan of voor een vijfbanenstelsel met een gedraaide, maar zuidelijk gebruikte vijfde baan. Op het moment dat daarvoor gekozen zou worden, moeten door de luchthaven investeringen worden gedaan en worden de facto alle andere oplossingen geblokkeerd. Dat leidt maar tot één stelsel, namelijk het vijfbanenstelsel met een parallelle vijfde baan. Daar hebben wij in eerste instantie een uitspraak over gedaan. Gegeven het feit dat wij ook afgesproken hebben dat wij de I-MER-procedure en de PMMS-procedure helemaal zouden voltooien en dat er extra accenten in de procedure zijn gekomen door heel het probleem van de veiligheid - ik wil dat niet dramatiseren, maar ik noem het wel, omdat ik vind dat wij realistisch moeten zijn -, vindt het college van GS het echter niet realistisch om nu ieder ander banenstelsel dan het vijfbanenstelsel met een parallelle vijfde baan te blokkeren. Onze stellige overtuiging is dus: niet het zuidelijk gebruik van de Zwanenburgbaan, maar wel de verlengde Kaagbaan.

Over het volgende agendapunt heb ik eigenlijk maar één opmerking en misschien mag ik die opmerking nu al maken. Met betrekking tot het ruimtelijk beleid is voor Noord-Holland en natuurlijk vooral voor de regio en de gemeenten maar één ding van belang: er moeten heel snel keuzen worden gemaakt in het kader van de woningbouw. Vandaar dat er een procedure moet komen die snel leidt tot het mogelijk maken van verstandige keuzen in relatie tot de luchthaven. Dat is mijn enige opmerking. Over het interimbeleid verschillen wij niet van mening.

Minister *Maij-Weggen*: Ik dank gedeputeerde De Boer voor zijn volstrekt heldere verhaal, dat overigens in lijn ligt met hetgeen van onze kant is voorgelegd.

De heer *Van der Vlist* (Zuid-Holland): In de Randstad proberen wij zoveel mogelijk de zaken voor het totale Randstadgebied te behandelen. Met Utrecht en Noord-Holland hebben wij dan ook afgesproken om vanuit Noord-Holland zoveel

mogelijk het totale gebied te beoordelen. Op dit moment ben ik echter nog niet zo ver om helemaal in lijn te gaan met wat de heer De Boer zojuist heeft gezegd en dat zit hem vooral in de procedure die gevolgd is om tot deze vergadering te komen. Afgelopen donderdag ben ik in kennis gesteld van een brief die aan de gemeente Velsen was gestuurd en waarin stond dat ook ik was uitgenodigd. Daarom heb ik mij weinig kunnen voorbereiden op alle ins en outs van de onderhavige voorstellen.

Er zijn wel twee punten die ik in deze procedure van belang vind. In de eerste plaats zou ik heel goed door het Rijk uitgelegd willen zien waarom een zone-ringsvoorstel op basis van het bestaande SBL niet mogelijk zou zijn, in combinatie met het stellen van strengere eisen aan de vloot. Duidelijk moet zijn of het weglaten van een aantal "lawaaimakers" tijdens de nacht op zichzelf ruimte biedt om binnen het bestaande SBL te opereren. Als dat niet kan omdat het niet realistisch is, moet dit naar mijn mening uitgelegd kunnen worden en ben ik bereid om het optimale met elkaar te bereiken en zo weinig mogelijk vooruit te lopen op toekomstige besluitvorming en op zaken die in het kader van de MER moeten worden uitgewerkt.

In de tweede plaats verzoek ik u om ten aanzien van de betrokkenen in deze procedure nog eens heel goed te bekijken of er voldoende zorgvuldig wordt gehandeld. Ik heb bijvoorbeeld geen brief gekregen, maar alleen een kopie van de brief aan de gemeente Velsen en daarna een fax waarin werd aangegeven dat het toch wel de bedoeling was dat ik deze bijeenkomst bijwoonde. Ik heb daarnaast de indruk dat ook enkele gemeenten in Zuid-Holland niet goed op de hoogte zijn van deze procedure. Is het niet verstandig om, vooruitlopend op de discussie die loopt in het kader van de herziening van de BGGL, ook de 20-Ke-gemeenten in deze discussie te betrekken?

Minister *Maij-Weggen*: Ik dank gedeputeerde Van der Vlist voor zijn inbreng.

De heer *Hoffscholte* (Aalsmeer): Mevrouw de voorzitter. Ik heb geen mandaat van de gemeenteraad. Deze zaak is slechts besproken in B en W, ook gelet op de korte tijdsspanne. Ik verwijs naar alle reacties die wij, zoals vele gemeenten, gegeven hebben op het PASO, dat een afspraak tussen convenantpartijen is en geen publiekrechtelijke werking heeft. Wij wachten de resultaten van het PASO af. Aalsmeer is van mening, zoals in de kort-gedingprocedure werd aangegeven, dat de Staat der Nederlanden in gebreke is gebleven. Er dient gezoneerd te worden op basis van de PKB inzake het SBL. Deze PKB is vastgesteld door de Tweede Kamer in 1987 en bevestigd in de Eerste Kamer in 1988. De kort-gedingprocedure gaf duidelijk aan dat wij van het interimbeleid af moeten, omdat dit niet stoelt op een wettelijke basis. Er kan wel een afspraak zijn tussen Rijk en provincie, maar die is slechts gebaseerd op bestuurlijke vrijwilligheid. Het interimbeleid valt buiten de wettelijke kaders. Dit kan niet en de Staat der Nederlanden zal dus moeten aangeven dat er zo snel mogelijk gezoneerd moet worden. Derhalve is ons standpunt duidelijk: zo snel mogelijk zoneren. Er is een bestaande PKB en er is een aanwijzing van luchtvaarterreinen en uit dien hoofde moet de Staat een en ander zo snel mogelijk effectueren.

Minister *Maij-Weggen*: Ik constateer dat de wethouder van Amstelveen wegens ziekte is verhinderd, zodat er geen formele vertegenwoordiger aanwezig is en de gemeente geen gebruik zal maken van de gelegenheid om een reactie kenbaar te maken.

De heer *Jonker* (Amsterdam): Voorzitter. Wij kunnen instemmen met de onderhavige procedure. Dit betekent ook dat wij inzake de terugvaloptie niet direct behoefte hebben aan een onderscheid tussen de verlengde Kaagbaan en het zuidelijk aanvliegen van de Zwanenburgbaan. De behoefte aan de verlengde Kaagbaan is in Amsterdam bijzonder groot, zoals te begrijpen zal zijn na de recente ramp. Daarbij telde het argument zwaar dat de Buitenveldertbaan moet worden gebruikt omdat de Kaagbaan nog steeds niet is verlengd. Naar onze mening vergt echter het zuidelijk aanvliegbaar maken van de Zwanenburgbaan dusdanig geringe investeringen dat dit heel goed past bij latere besluitvorming over een banenconfiguratie. Het is dus niet nodig om daar een onderscheid in aan

te brengen.

Minister *Maij-Weggen*: Ik dank wethouder Jonker voor zijn inbreng.

De heer *Van Dulst* (Haarlemmermeer): Voorzitter. Ik ben erg benieuwd naar uw reactie op het voorstel van de provincie Noord-Holland en heb overigens de neiging om aan te sluiten bij het standpunt van de gemeente Amsterdam. Ik wil nog eens accentueren dat in het bijzonder een verlenging van de Kaagbaan niet alleen voor de luchthaven heel belangrijk is, maar ook voor de omgeving. De onrust daar neemt steeds meer toe en mensen die hun huis daar te koop hebben staan, weten niet wat zij moeten doen. Voor een vlotte procedure is het dan ook erg belangrijk dat hier duidelijkheid over ontstaat.

Minister *Maij-Weggen*: Ik dank burgemeester Van Dulst voor deze korte en heldere uiteenzetting.

De heer *Verbruggen* (Uithoorn): Voorzitter. In grote lijnen sluiten wij aan bij hetgeen door Aalsmeer werd ingebracht. Wij realiseren ons echter ook hetgeen gedeputeerde De Boer heeft aangegeven, namelijk dat de herziening van het SBL waarschijnlijk een onmogelijke zaak zal zijn. Dit houdt in dat wij kiezen voor alternatief A en niet voor alternatief B.

Ik heb geen mandaat van de gemeenteraad. Dit onderwerp zal aanstaande donderdag behandeld worden, maar het college heeft de aangegeven beslissing genomen.

Minister *Maij-Weggen*: Ik dank wethouder Verbruggen voor zijn inbreng.

De heer *Van Spanje* (Velsen): Het enige wat ik wil aangeven, is dat op de kaarten, die weliswaar concept-kaarten zijn, de nieuwbouwwijk Velsbroek ontbreekt. Daar staan nu ongeveer 4000 huizen en er komen er nog 2000 bij. Ik heb een donkerbruin vermoeden dat er meer locaties ontbreken. Zo vraag ik mij ook af in hoeverre Broekpolder, een plan van Beverwijk, gaat meetellen. Het gaat mij niet zozeer om de plaatjes, als wel om de bijbehorende berekeningen.

Minister *Maij-Weggen*: Ik dank wethouder Van Spanje. Op dit onderwerp zal ook door de heer Alders worden teruggekomen, aangezien dit onder agendapunt 4 valt.

Mevrouw *Horselenberg* (Zaanstad): Ik heb geen mandaat van de gemeenteraad. Dit onderwerp wordt behandeld in het college en als er te zijner tijd meer informatie is, komt het in behandeling in de gemeenteraad.

Wij zijn het eens met de opmerking die gedeputeerde De Boer heeft gemaakt en voegen hieraan toe dat naar onze mening de 20-Ke-gemeenten ook betrokken dienen te worden bij het onderzoek, omdat het belangrijk is om te weten hoe de verhoudingen zijn.

Als lid van het dagelijks bestuur van het ROA merk ik vervolgens op dat het ons ten zeerste verbaast dat wij geen uitnodiging hebben gehad. Zeker gezien het VINEX-beleid, de woningbouwlocaties en de gehele problematiek inzake Schiphol lijkt het ons toch verstandig dat ook het ROA wordt uitgenodigd, opdat het kan beoordelen of het deze vergaderingen al of niet wil bijwonen.

Minister *Maij-Weggen*: Ik dank wethouder Horselenberg voor haar inbreng en constateer dat de overige gemeenten er geen behoefte aan hebben, een reactie te geven.

Mijn reactie op het voorgaande kan niet sluitend en afrondend zijn, omdat het er hier vooral om gaat, uw opmerkingen aan te horen en daarmee rekening te houden. Voor zover echter nu een reactie nuttig is, zal ik die vast geven.

Allereerst ga ik in op de procedure. Er is een groot aantal gemeenten uitgenodigd, maar omdat er nog geen vastgestelde contouren zijn, is het ook nog niet helemaal duidelijk wie er precies moeten worden uitgenodigd. Er is wel geprobeerd om dit zo ruim en zorgvuldig mogelijk te doen, waarmee ik kom op de vraag van mevrouw Horselenberg. Wettelijk is er geen verplichting om ook de 20-Ke-

gemeenten uit te nodigen. Wij willen nog even nagaan of dat praktisch is, maar wij moeten wel voorkomen dat, als iets wettelijk niet verplicht is, de procedures en het overleg worden bemoeilijkt doordat wij te ver buiten het wettelijke boekje gaan. Wij zullen bekijken of het redelijk, nuttig en nodig is aan de hand van de wettelijke voorschriften die daarvoor gelden.

Mevrouw *Horselenberg* (Zaanstad): Mijn verzoek was om de 20-Ke-gemeenten mee te nemen in het onderzoek. Daarnaast wilde ik weten waarom het ROA-DB niet op de hoogte is gesteld en niet is uitgenodigd.

Minister *Maij-Weggen*: Mijn opmerking was voornamelijk een reactie op de inbreng van Zuid-Holland, waarin uitdrukkelijk werd gevraagd om deze gemeenten mee te nemen. Mevrouw *Horselenberg* vroeg dit in iets afzwakkende zin. Op het ogenblik kunnen wij hier echter geen uitsluitel over geven. Wij zullen dit punt meenemen en er een volgende keer op terugkomen.

Als ik het goed heb begrepen, is er, anders dan bij het PASO, kennelijk weinig steun voor een tweezijdig gebruik van de Zwanenburgbaan. Wel lijkt er belangstelling te bestaan voor de verlengde Kaagbaan; ik heb de indruk dat daar veel sympathie voor is. Dit is een heel interessant gegeven voor het verdere verloop van het proces en voor het PASO-overleg. Ik noteer deze trend dan ook.

De SBL-norm met betrekking tot Schiphol zou tot een moeilijk aanvaardbare situatie leiden. Het gegeven is dat de SBL-norm voor Schiphol ontoereikend is. Wel vasthouden aan de SBL-norm zou leiden tot bebouwing in gebieden waarvan op voorhand duidelijk is dat deze in de nabije toekomst aan een te zware geluidsbelasting onderhevig worden. Onder die omstandigheden zou het getuigen van onbehoorlijk bestuur om bij een beslissing over bouw- en bestemmingsplannen geen rekening te houden met op dat moment eigenlijk al voorspelbare ontwikkelingen. Deze kanttekening wilde ik maken bij de desbetreffende opmerkingen die in het bijzonder door de provincie, maar ook door anderen gemaakt zijn.

Op de meeste opmerkingen van de heer *De Boer* kunnen wij eigenlijk heel bevestigend reageren. Op een en ander moet echter nog wel teruggesproken worden.

De opmerkingen van wethouder *Verbruggen* zijn genoteerd; zij sluiten aan bij hetgeen *Aalsmeer* heeft gemeld.

Wat het ROA betreft, zal bekeken worden of er een wettelijke verplichting tot uitnodigen bestaat. Als wij iets doen wat buiten de wettelijke verplichting valt, wordt er een precedent geschapen, waardoor het bijna een wettelijke verplichting wordt. Wij zullen even bekijken op welke manier wij hier verstandig mee om kunnen gaan. Ik heb echter begrip voor de wens van mevrouw *Horselenberg*, maar als ministers hebben wij te handelen volgens de wettelijke procedures. Mijn medewerkers melden mij dat op basis van de LVW andere organisaties kunnen worden uitgenodigd, maar dan moet de status van die uitnodiging heel goed worden vastgelegd. Dan ontstaat echter de situatie waarin de een formeel meer deelnemer is aan het bestuurlijk overleg dan de ander. Wij zullen dit precies uitzoeken en er daarna op reageren.

De heer *Van der Vlist* (Zuid-Holland): Omdat ik nog niet in de gelegenheid ben geweest om het college van GS en de provinciale staten überhaupt in deze discussie te betrekken, zeg ik u toe dat ik u zo snel mogelijk aanvullend op de hoogte zal brengen van het standpunt van het college van GS. U moet mijn opmerking over het SBL niet zodanig opvatten dat ik het er niet mee eens zou zijn om ontwikkelingen die wij niet willen laten plaatsvinden rondom Schiphol omdat zij in de toekomst problemen zullen veroorzaken, wel mogelijk te maken. Het gaat mij erom dat wij, als wij de procedure volgen die wij volgen, verantwoording moeten afleggen over de keuze voor deze procedure.

De strekking van mijn opmerking in dit verband over het samen optrekken van Utrecht, Noord-Holland en Zuid-Holland is dat ik mij heel goed kan voorstellen dat de verlenging van de Kaagbaan per saldo voor de regio beter is dan de bestaande situatie, hoewel deze verlenging voor Zuid-Holland mogelijk een aantal nadelige effecten heeft. Zeker als wij vanuit Zuid-Holland praten over *Zestienhoven* is het optimaliseren van Schiphol van belang. In die zin denk ik dat u van mij geen pleidooi zult horen voor het zo krap mogelijk maken van de zone rondom Schiphol

om woningen te kunnen bouwen. Dat moet volgens mij absoluut niet gebeuren. Aan de andere kant moeten wij echter heel zorgvuldig handelen omdat wij in een heel ingewikkelde procedure zitten. Daar hoort een maximale uitleg bij. Ik zal proberen om het standpunt van het college van GS zo snel mogelijk aan u kenbaar te maken.

Minister *Maij-Weggen*: Ik dank de heer Van der Vlist voor zijn constructieve bijdrage.

De heer *Hoffscholte* (Aalsmeer): Voorzitter! Ik heb een korte opmerking over de status van het bestuurlijk overleg. Er zijn hier niet-gelijksoortige partijen. Er zijn convenantpartijen die veel meer kennis van zaken hebben vanwege de informatie die zij krijgen via het PASO-onderzoek en het PMMS-onderzoek. Dat betreft bijvoorbeeld de gedeputeerde De Boer. Er zijn hier echter ook tal van gemeentebesturen vertegenwoordigd die niet als convenantpartner van PASO en PMMS aan die stuurgroep kunnen deelnemen en die derhalve die informatie niet hebben. Wij moeten dus reageren op basis van de stukken die u ons toezendt en niet op basis van de vloed aan informatie waar de convenantpartijen volgens mij over beschikken. Als het om zulke belangrijke zaken gaat als de luchthaven Schiphol en dus over de toekomst van ons allemaal, moeten wij gelijksoortige uitgangspunten hebben. Derhalve moeten wij het recht hebben op inzage in al die studies, stukken en relevante informatie om via gemeenteraden en colleges van B en W daadwerkelijk goed te kunnen reageren.

Minister *Maij-Weggen*: Ik dank burgemeester Hoffscholte voor deze opmerking. Ik moet zeggen dat wij hier niets meer of minder doen dan het volgen van de wettelijke procedures. De wettelijke procedures schrijven vrij nauwkeurig voor welke informatie op welke wijze moet worden verschaft. Langszij loopt een project waarbij volgens afspraak een aantal bestuurders zijn betrokken, die daardoor volgens u over meer informatie beschikken. Dat is nu eenmaal zo en dat gebeurt wel vaker. Dat neemt niet weg dat de wettelijke procedures gewoon moeten worden gevolgd. Naar vermogen zullen wij natuurlijk wel zo ruim mogelijk informatie verschaffen. Wij hebben geen enkele intentie om de informatie te beknotten. Ik kan niet op voorhand beloven dat die informatie altijd 100% spoort met datgene wat circuleert in het kader van het PASO. Het zijn twee onderscheiden procedures en twee onderscheiden gebieden. Ik zeg echter nogmaals dat wij zullen proberen om u zoveel mogelijk tevreden te stellen en zoveel mogelijk informatie te verschaffen.

Aan het adres van de heer Van der Vlist meld ik dat wij nog eens precies zullen nagaan of de informatie bij de eerste ronde, die aan dit overleg voorafging, op het juiste tijdstip bij de juiste mensen is terechtgekomen. Als daar sprake was van een hiaatje, wordt dat bij de tweede ronde rechtgezet. Ik vraag u ook om daar zelf behulpzaam bij te zijn door te melden naar wie en naar welk adres de informatie moet worden verzonden.

De heer *De Boer* (Noord-Holland): U vatte wat erg bruto samen dat er weinig steun is voor de Zwanenburgbaan. Mag ik daarvan maken: weinig steun voor de Zwanenburgbaan in dit stadium en bij de huidige stand van zaken met betrekking tot de zonering? Dit is de eerste fase en voor de tweede fase hebben wij de PASO-afspraken gemaakt. Daar loopt Noord-Holland ook niet voor weg. Dat wil ik nog eens heel duidelijk zeggen.

Het tweede punt dat ik nog even wil stipuleren, ook al is het begrijpelijk dat u er niet op bent ingegaan, is dat er een wezenlijk onderscheid is tussen enerzijds de invoergegevens van 1991 en de omhullende, zoals die op dat kaartje staat, en anderzijds de afspraken en uitgangspunten van het PASO om op grond daarvan tot een zone te komen. Ik zeg nog eens heel nadrukkelijk dat wij eraan hechten om binnen het in het PASO geformuleerde uitgangspunt van 15.000 woningen te blijven en niet willen uitgaan van de toevallige invoergegevens van 1991. Kunt u bij dit agendapunt nog iets zeggen over de verdere procedure? Er lag in feite een keuze tussen twee procedures voor. Wij zijn benieuwd hoe u zich de verdere procedure voorstelt.

Minister *Majj-Weggen*: Ik dank de heer De Boer voor zijn aanvullende opmerkingen. Ik ga eerst in op zijn nuancerende opmerking over mijn samenvatting inzake de Zwanenburgbaan. Misschien moet ik die samenvatting inderdaad wat minder "bruut" formuleren. Ik realiseer mij dat ook de vertegenwoordiger van Amsterdam hier genuanceerde opmerkingen over heeft gemaakt. Dat betekent dat het gebrek aan sympathie misschien iets minder groot is dan ik meende te beluisteren. Ik noteer dat. Met betrekking tot de twee nu voorliggende varianten en het stadium waarin een en ander zich bevindt, merk ik op dat wij in eigen huis de discussie over deze zaak gewoon nog niet helemaal hebben afgerond. Wij zouden u natuurlijk liever een eindvoorstel voorleggen, maar wij zijn gedwongen om dit bestuurlijk overleg eerder in te gaan dan praktisch gezien eigenlijk nuttig zou zijn. Dat is te danken aan de gemeente Aalsmeer. Ik maak daar geen enkele kwalitatieve opmerking over, maar het is gewoon een feit. Dat betekent dat u in dit stadium nog niet wordt geconfronteerd met een eindstandpunt van de regering. Ik kan u op dit moment ook niet zeggen hoe snel wij met dat standpunt kunnen komen. Ik kan alleen maar zeggen dat wij proberen om het kabinet zo snel mogelijk een eindstandpunt voor te leggen, zodat wij u met één standpunt kunnen confronteren. Ik heb al gezegd dat dit overleg in zoverre interessant is dat wij de twee standpunten nog eens kunnen toetsen aan hetgeen hier in dit overleg wordt gezegd. In die zin is het overleg beslist nuttig en kan het ook worden gebruikt.

Wat uw laatste opmerking betreft, moet ik mij even verlaten op mijn experts. Misschien kunnen zij daar een reactie op geven. Dat betrof de invoergegevens van 1991. Dat is een technisch punt waar ik niet direct op kan reageren. Ik constateer dat ook mijn medewerkers geen reactie kunnen geven. Dat is dan een gedeeld gebrek aan kennis. Kunnen wij u onze reactie schriftelijk doorgeven?

De heer *De Boer* (Noord-Holland): Ik denk dat er nog gelegenheden komen om daarover te discussiëren. Wij hebben onze stelling in ieder geval geponeerd.

Minister *Majj-Weggen*: Ik denk ook dat dat het belangrijkste is, behoudens mijn voorzichtige reacties op enkele punten. Het belangrijkste is om de meningen van de hier vertegenwoordigde bestuursorganen nu vast te stellen. Wij zullen die meningen verwerken in de vervolggesprekken. In die zin is dit bestuurlijk overleg volgens mij toch van een heel speciaal nut.

Ik constateer dat de wethouder van Uithoorn nog een opmerking wil maken. Ik heb geconcludeerd dat hij zijn standpunt vooral in het verlengde van dat van Aalsmeer had gelegd.

De heer *Verbruggen* (Uithoorn): Dat is correct. Ik heb ook gemeld dat wij ingeval van procedures kiezen voor procedure 1. Ik heb u zojuist horen zeggen dat u op zo kort mogelijke termijn een standpunt wilt voorleggen aan het kabinet om tot een besluitvormingsproces te kunnen komen. Hoewel dit ongetwijfeld een nuttig overleg is, vraag ik mij echter af hoe u uw standpunt kunt bepalen, want ik heb eigenlijk van weinig gemeenten werkelijk gehoord welke procedure zij voorstaan. Ik neem aan dat duidelijkheid op dat punt voor u van belang is om te weten hoe wij daarmee verder moeten.

Minister *Majj-Weggen*: Als de zaak zou zijn gegaan zoals wij ons dat aanvankelijk hadden voorgesteld, zou de rijksoverheid eerst haar standpunt hebben bepaald en dat standpunt vervolgens in een bestuurlijk overleg hebben voorgelegd aan de betrokkenen. Op grond van het feit dat wij de procedure eerder op moeten starten, bepalen wij nu ons standpunt nadat wij u hebben gehoord. Dat neemt niet weg dat de regering een eigen verantwoordelijkheid heeft bij het formuleren van haar standpunt en dat standpunt in tweede instantie ten behoeve van de toetsing kan voorleggen aan het bestuurlijk overleg en aan de Kamer. Ik hoop dat het duidelijk is dat de regering een eigen standpunt kan, mag en zelfs moet innemen. Dat betekent dus dat dit niet altijd voorafgegaan behoeft te worden door een uitgebreide bestuurlijke afasting van de mogelijkheden.

Minister *Alders*: Ik zal ingaan op enkele zaken die in eerste termijn genoemd zijn. Het klopt dat Velselbroek wel op de onderhavige kaarten staat, maar niet is ingetekend als woningbouwlocatie. Voor het interimbeleid is het interessant om het kaartmateriaal van de provincie Noord-Holland erbij te nemen. In de daarin getekende potentiële bouwlocaties in relatie tot de interimbeleidzone valt

Velserbroek buiten de bestaande dan wel potentiële contouren, terwijl de contouren voor de vijfde gedraaide baan wel Wijkerbroek omvatten. Dit is sinds maart 1992 opgenomen in het kaartmateriaal dat de provincie hanteert voor het daar te voeren interimbeleid. Ik geef echter toe dat er wel enige actualisering van het kaartmateriaal mag plaatsvinden. Dit neemt niet weg dat op de kaarten goed te zien is wat de contouren zijn en wat daar binnen of buiten valt.

De heer *Van der Vlist* (Zuid-Holland): Ik heb gevraagd om de 20-Ke-gemeenten bij de procedure te betrekken. Waar het mij materieel om gaat is, de effecten daarvan in beeld te brengen. Ik blijf namelijk het gevoel houden dat wij er aan de ene kant goed aan zouden doen om ruimhartig contouren vast te stellen, waardoor in een ruime zone rond het vliegveld zo weinig mogelijk op het gebied van woningbouw gebeurt, terwijl wij aan de andere kant voldoende sturing dienen te houden op de vliegbewegingen rond Schiphol om onnodige vervuiling te voorkomen. Het probleem van dit zoneringsvoorstel is dat het een soort tweezijdig snijdend zwaard schijnt te zijn dat nooit werkt. Ik zit dus met het dilemma dat ik aan de ene kant vooral met de minister van VROM zou willen meedenken, aangezien wij moeten voorkomen dat er ontwikkelingen plaatsvinden waarvan bekend is dat die in de toekomst alleen maar extra handicaps opleveren in de afweging van kwaliteiten, terwijl ik aan de andere kant een veel terughoudender RO-beleid zou willen hebben voor Schiphol tot aan de 20 Ke dan op dit moment het geval is. Op dit moment is er geen wettelijk instrument voor, maar ik zou wel graag de effecten van die 20 Ke in beeld willen hebben.

Minister *Maij-Weggen*: De heer Alders zal hier straks op ingaan.

De heer *Van Dulst* (Haarlemmermeer): Voor de goede orde het volgende, omdat minister Alders niet alleen milieu vertegenwoordigt, maar ook een andere poot van zijn ministerie. Ik heb gevraagd om duidelijkheid over de wijziging op alternatief A die is voorgedragen door Noord-Holland. Ik ben erg benieuwd op welke termijn er zal worden gekozen voor een alternatief, omdat ik er niet aan moet denken dat pas na 1995 de geluidszones vastgesteld zullen worden. Dan ontstaan ook conflicten met andere zaken waar wij ook mee bezig zijn, zoals de VINEX. Daarnaast zitten wij al heel moeilijk met onze planning. Laten wij er dan ook alsjeblieft het uiterste aan doen om in 1995 een geluidszone te hebben, opdat er gepland kan worden in de desbetreffende gebieden.

Minister *Maij-Weggen*: Ik dank burgemeester Van Dulst.

De heer *Van Gaalen* (Uithoorn): Voorzitter. Als er gekozen zal worden voor alternatief B, betekent dit dat het interimbeleid wordt opgerekt. Dit zouden wij zeer betreuren, omdat er dan problemen ontstaan met de voortgang van onze bouwlocaties. Wij hebben liever een uitspraak op korte termijn, dus vóór 1995, dan een oprekking tot 1997.

Minister *Maij-Weggen*: Ik dank wethouder Van Gaalen voor deze opmerking.

Mevrouw *Horselenberg* (Zaanstad): Voorzitter. Ik vestig de aandacht op het beleid dat door de ministeries gevoerd wordt. Over het VINEX-beleid zijn onderhandelingen gepleegd met de bewindslieden, waarna wij een forse taakinspanning hebben gekregen die heel wat inspanning kost. Deze ontwikkeling veroorzaakt daarbij behoorlijke stagnatie. Als wij niet weten wat voor zoneringen er toegepast zullen worden, blijft er onduidelijkheid bestaan voor een aantal potentiële bouwlocaties. Als ook het uitvoeringsconvenant dat binnenkort aan de orde komt, in ogenschouw wordt genomen, moet ik constateren dat er op een gegeven moment doublures ontstaan. Ik betreur het dat gemeenten daardoor behoorlijk in moeilijkheden komen. Er moet eerst duidelijkheid komen voordat wij weten hoe de locaties er exact gaan uitzien, maar vóór het einde van het jaar komt er een uitvoeringsconvenant op tafel dat ons verplicht, het een en ander te tekenen. Naar mijn mening is dit niet goed op elkaar afgestemd en vragen de bewindslieden het onmogelijke van ons. Voorts kan aan de hand van alle onderzoeken geconstateerd worden dat er inderdaad sprake is van een fors woningtekort in de Randstad. Er is dus snelheid geboden met het ontwikkelen van bouwlocaties. Ik kijk alleen maar naar de

woningbehoefte in mijn eigen gemeente en constateer dat 12.000 woningzoekenden een fors aantal is; ik moet er niet aan denken dat er een vertraging optreedt als pas in 1995 wordt vastgesteld. In dat geval ziltten wij al tegen het jaar 2000 aan voordat aan een nieuwbouwlocatie begonnen kan worden. Dit is de realiteit die wij met elkaar toch onder ogen moeten gaan zien en die geldt voor een aantal locaties binnen het desbetreffende gebied. Ik wil graag weten hoe de bewindslieden de ontwikkelingen op elkaar willen afstemmen.

Minister *Maij-Weggen*: Ik dank wethouder Horselenberg voor haar heldere betoog en constateer dat de overige gemeenten geen behoefte hebben aan het stellen van nadere vragen.

Minister *Alders*: In de toelichting bij de VINEX zijn wij uitgegaan van het meest ruime model voor het PASO, plus de vrijwillige zone die de provincie zou gaan hanteren. Op twee plaatsen kan het conflict dat de wethouder van Zaanstad signaleert, binnen het VINEX-beleid optreden. Het gaat om Assendelft-Noord en Amsterdam-West. In het PASO is een voorschot genomen op de ontwikkeling op dit punt: indien tot een gewijzigde opstelling gekomen wordt zoals die in het PASO is voorzien, kan Amsterdam-West gerealiseerd worden. Dat is de enige anticipatie die aanwezig is. In dit geval verschuift de contour in een zodanige richting dat Amsterdam-West gerealiseerd kan worden. Assendelft-Noord is van het begin af aan in het kader van de VINEX een discussiepunt.

Dat de spanning optreedt die nu wordt gesignaleerd, is minder gelegen in de kwestie die nu aan de orde is dan in de vraag of er een relatie is met het veiligheidsbeleid. Dat zou kunnen betekenen dat wij op een andere manier moeten kijken naar de contouren. Deze zijn voor de Kamer schriftelijk vastgelegd, waarbij wij hebben beschreven hoe de procedure is. Daarover heeft nog overleg plaatsgevonden met het provinciaal bestuur van Noord-Holland. Naar mijn beste weten heeft het daarover een toelichtend bericht gestuurd naar de colleges van B en W waarin wordt aangegeven hoe met de contouren omgegaan dient te worden. Daar treedt dus een probleem op en dat is er ook de reden voor dat aan dat aspect in de komende tijd in bestuurlijk overleg aandacht besteed moet worden, zoals is afgesproken met de provincie en gemeld aan het ROA. Dit houdt in dat wij gedwongen zijn, rond mei zoveel mogelijk duidelijkheid te bieden over wat er in de eerste en tweede fase kan worden uitgevoerd.

Het probleem is nog groter geworden doordat het rapport erop duidt dat er vooral in de periode 1990-1995 een tekort aan woningen ontstaat dat ingehaald moet worden en dat het tekort groter is in het ROA-gebied dan waar dan ook in Nederland. Daarover ligt een brief bij u voor die in de komende tijd besproken moet worden. Dit kan het problematischer maken, omdat dan niet alleen buiten de desbetreffende gebieden gekeken moet worden, maar overal. Wij hebben dus een aantal problemen te overwinnen. Niet alleen de contour, maar bijvoorbeeld ook het Groene-Hartbeleid is namelijk bepalend voor de vraag wat mogelijk en wat niet mogelijk is. Al deze vragen zijn niet eens in deze procedure te beantwoorden. Er is echter oog voor en wij weten waar het over gaat. Dat de komende maanden zeer beslissend zijn, is in het gemeenschappelijk belang.

Ik kom nu op de vragen over de 20 Ke. In de IMER moet het geheel worden meegenomen, waarbij het uitgangspunt is dat het aantal gehuidsgehinderden binnen de 20 Ke klein blijft. Dit betekent dat goed naar de procedure gekeken moet worden en naar de stappen die in de komende tijd gezet worden, want zij kunnen helderheid bieden. Collega Maij zei daarom al dat in deze fase alleen bij grove benadering uitgenodigd kan worden. Naarmate wij verder in de procedure komen en er meer helderheid bestaat, kan veel nauwkeuriger worden vastgesteld wie betrokken moeten worden bij het bestuurlijk overleg. In de wet is voorzien dat het gaat om provincies, gemeenten en eventueel andere openbare lichamen, hoewel deze laatste wel een bijzondere betrokkenheid moeten hebben bij het onderwerp.

Minister *Maij-Weggen*: Ik dank de minister voor zijn reactie. Ik constateer dat er op dit moment geen nadere vragen zijn.

5. Rondvraag en sluiting

De heer *Van Spanje* (Velsen): Ik heb begrepen dat er om half twaalf nog een vergadering plaatsvindt waarvoor ook allerlei gemeenten zijn uitgenodigd. In welk kader is dat gebeurd? Wat is het verschil met de groep die hier nu aanwezig is? Ik meen te weten dat het gaat om gemeenten die wellicht in een contour zullen vallen.

Minister *Maij-Weggen*: Het gaat om gemeenten die zeker of vermoedelijk onder de 35-Ke-zonering vallen. Om te voorkomen dat later aan ons zal worden verweten dat deze groep niet in het eerste bestuurlijke overleg de mogelijkheid heeft gehad om een aantal kanttekeningen te maken bij een en ander, zal vanmiddag de desbetreffende bijeenkomst plaatsvinden.

Dit eerste bestuurlijke overleg kunnen wij afsluiten. Ik dank de aanwezigen hartelijk voor de zeer constructieve inbreng. Deze zullen wij meenemen bij de volgende stappen, waaronder de besluitvorming over de twee alternatieven. Ik heb er begrip voor dat misschien het gevoel bestaat dat er op veel punten nog niet is gereageerd, maar dit kan ook niet anders, gezien het feit dat dit eerste overleg wat vervroegd plaatsvond. Ik stel echter voor om op korte termijn, wellicht in het tweede kwartaal van dit jaar, bijvoorbeeld rond mei, opnieuw een bestuurlijk overleg te houden. Dan is er wellicht meer helderheid en kan een aantal zaken meer diepgaand besproken worden.

In het bijzonder naar aanleiding van opmerkingen over het verschil tussen informatie aan groepen die opgeroepen zijn en datgene wat in PASO-verband circuleert, geef ik aan dat u zich kunt wenden tot de Rijksluchtvaartdienst of de RPD als er in de tussentijd behoefte is aan technische informatie. Specifieke vragen, vooral in informatieve sfeer, kunnen altijd beantwoord worden. Schroomt u dus niet om contact met onze diensten op te nemen om de informatie te krijgen die u voor uw eigen groep nodig heeft om intern overleg te voeren.

Het eerste bestuurlijk overleg in het kader van de zonering is hiermee afgerond en zal een vervolg krijgen in de loop van het voorjaar. De uitnodigingen daarvoor zullen wij u te zijner tijd doen toekomen.

Sluiting 10.58 uur.

**Verslag van het eerste bestuurlijk overleg
over de vaststelling van een geluidszonering van de
luchthaven Schiphol gehouden op 20 januari 1993 in het
gebouw van de Hoofddirectie van de Waterstaat,
te Den Haag
Groep 2**

1. Opening en mededelingen

Minister *Maij-Weggen*: Ik heet u van harte welkom bij dit bestuurlijk overleg waarvoor u bent uitgenodigd om in een overigens vrij vroeg stadium mee te spreken over de ontwikkeling van het banenstelsel, de zoneringsgebieden en daaraan verwante problemen rond Schiphol. Wij hebben voorafgaande aan dit overleg een overleg gehad met provincies en gemeenten die hierbij nog iets meer zijn betrokken dan de door u vertegenwoordigde gemeenten. Zij lijken in elk geval ruim binnen de contouren te vallen, terwijl dat bij de door u vertegenwoordigde gemeenten gedeeltelijk en hier en daar zelfs marginaal het geval is. Toch is het op grond van de wettelijke voorschriften noodzakelijk om ook met u bestuurlijk overleg te voeren. Het leek ons praktisch om dit overleg te scheiden van het hieraan voorafgaande omdat anders het gezelschap een beetje groot zou worden en omdat het bestuurlijk overleg met u een iets ander kader heeft. U hebt de agenda ontvangen. Ik moet de heer Alders verontschuldigen. Hij is net voor een dringende kwestie naar zijn departement geroepen en wordt vervangen door de heer Van Essen, die over exact dezelfde informatie beschikt. Hij voert dus het woord namens collega Alders.

Ik heb begrepen dat niet alle uitnodigingen op de goede plek zijn terechtgekomen. Dat bleek althans uit het vorige overleg. Ik weet niet of dat bij u ook is gebeurd. Als er op dat vlak nog wat verbeteringen in de adressering kunnen worden aangebracht, horen wij dat graag van u. Dan kunnen wij daar in het vervolg van dit bestuurlijk overleg rekening mee houden.

Ik heb waardering voor het feit dat u toch in groten getale bent gekomen. Ik meld nog even dat de gedeputeerde De Boer, die hier ook aanwezig is, ook het vorige overleg bijwoonde. Ook de gedeputeerde Van der Vlist (Zuid-Holland) was daarbij aanwezig. Niet zozeer als bestuurlijke curiositeit, maar als teken van goede samenwerking heeft de heer Van der Vlist aan de heer De Boer gevraagd om zijn opmerkingen in zijn inbreng mee te nemen. De strekking van beider inbreng komt ook in redelijke mate met elkaar overeen.

De materie waar het hier om gaat, is lastig. Het overleg van vandaag zal dan ook zeker niet het enige zijn. Het was eigenlijk onze bedoeling om dit overleg wat later op te starten, namelijk wanneer ook van de kant van de rijksoverheid wat meer duidelijkheid zou bestaan over de keuze met betrekking tot de zoneringsgebieden. U weet wellicht dat het vervoeren van het overleg te danken is aan de gemeente Aalsmeer, die een proces heeft aangespannen bij de rechter. Dat is trouwens het goed recht van gemeenten. De vervoering van het overleg heeft het voordeel dat u in een vroeger stadium kunt meespreken over het geheel en dat wij nog iets beter rekening kunnen houden met uw mening. Het nadeel is dat u nog niet met een uitgebalanceerd voorstel van de rijksoverheid te maken hebt. Er worden varianten aan u voorgelegd en u kunt opmerkingen over die varianten maken. Het overleg vloeit rechtstreeks voort uit de zoneringsartikelen van de Luchtvaartwet en vindt plaats op grond van artikel 19 van deze wet. Dat artikel heeft betrekking op de invulling van de zoneringsgebieden. Het is een eerste openbare stap in de aanwijzings- en zoneringsprocedure voor Schiphol. De Luchtvaartwet schrijft overleg voor tussen de verantwoordelijke ministers, in dit geval van Verkeer en Waterstaat en van VROM, gedeputeerde staten van de provincies en colleges van B en W van de gemeenten binnen de ontwerp-geluidszones. Voor u is dat dus enigszins of marginaal het geval, maar daar mag u natuurlijk ook uw eigen mening over geven. Het is de bedoeling dat uiteindelijk als uitvloeisel een ontwerp-aanwijzing voor het luchtvaartterrein - om precies te zijn: voor Schiphol - zal

worden genomen.

Het tijdschema voor de besluitvorming is als volgt. Maatgevend blijft de planning van het Project Mainport en Milieu Schiphol (PMMS), het voormalige Plan van Aanpak Schiphol en Omgeving (PASO). De afronding van het bestuurlijk overleg zal eigenlijk pas plaatsvinden na het aanvaarden van het Integrale MER en het ter inzage leggen van de project-PKB. Dat zal omstreeks september 1993 zijn, maar ik meldde al dat ik dit zie als een aanvang van het bestuurlijk overleg. Ik sluit niet uit dat wij op redelijk korte termijn, bijvoorbeeld in het tweede kwartaal, opnieuw een bestuurlijk overleg moeten voeren. Dat zal ook wel de conclusie zijn van het overleg van vandaag.

Nogmaals, het feit dat wij eerder bij elkaar zitten, is een gevolg van het door Aalsmeer aangespannen kort geding. Het vonnis in dat kort geding stelt ons wel in staat om de zonering af te wikkelen volgens de procedure die nu eenmaal is ingezet in het kader van het Plan van aanpak Schiphol en omgeving. De gehele fase van het bestuurlijk overleg wordt echter wat opgerekt. Het is de bedoeling dat de geluidszone van Schiphol uiteindelijk in 1995 gereed is.

Tot zover mijn inleidende opmerkingen. Wellicht wil ook de heer Van Essen namens minister Alders nog een paar opmerkingen maken.

De heer Van Essen (VROM/RPD): Ik wil enige opmerkingen maken die betrekking hebben op het ruimtelijk beleid, met name op het interimbeleid. Dat punt speelt in de discussie duidelijk een rol. Het hangt natuurlijk nauw samen met de kern van het ruimtelijk ordeningsbeleid. Dat beleid is erop gericht om functies die kunnen botsen, uit elkaar te houden. Daar is ook het interimbeleid op gericht. Het is er met name op gericht om onomkeerbare beslissingen te vermijden die samenhangen met een bestaande of voorgenomen activiteit, in dit geval met betrekking tot de luchthaven Schiphol.

Het interimbeleid kent eigenlijk twee onderdelen die in nauw overleg tot stand komen: het interimbeleid van het Rijk en het interimbeleid van de provincie.

Wij moeten benadrukken dat het interimbeleid van het Rijk geen juridische status heeft, maar gebaseerd is op overeenstemming tussen Rijk, provincie en gemeenten. Met betrekking tot het interimbeleid van de provincie ligt dat anders, omdat dat wel een juridische status heeft. Gedeputeerde staten hanteren de richtlijnen uit het eigen interimbeleid bij hun wettelijke bevoegdheden in het kader van de Wet op de ruimtelijke ordening.

Deze opmerkingen hebben betrekking op het interimbeleid zoals dat gaande is en zoals het bestaat. Natuurlijk heeft iedereen er belang bij dat het interimbeleid zo kort mogelijk van kracht blijft. Het is ook ingesteld voor de periode dat er nog geen geluidszone is vastgesteld. Volgens de huidige voorstellen zou dat betekenen dat het nu bestaande interimbeleid doorloopt tot 1995. Een van de procedurevarianten houdt de mogelijkheid in dat daarna tot 1997 een - overigens aangepast - interimbeleid moet worden voortgezet.

Ik heb nog één opmerking over het interimbeleid. In een brief van de provincie Noord-Holland aan de betrokken gemeenten is ook een relatie gelegd met de extra aandacht die inmiddels bestaat voor de externe veiligheid in de regio rondom Schiphol.

Minister Maij-Weggen: Deze opmerkingen waren bedoeld als inleidende opmerkingen en niet direct als stof voor discussie. Ik stel dus voor om meteen door te gaan naar agendapunt 2.

2. Tijdpad

Wat ik over het tijdpad wil opmerken, heb ik eigenlijk zojuist al in grote lijnen gemeld. Ten behoeve van de procedure herhaal ik het nog even heel kort. De procedure voor de zonering van Schiphol is ingebed in het Project Mainport en Milieu Schiphol. De vaststelling van de geluidszone is voorzien in 1995. De twee opties voor de procedure zijn beschreven in de toelichting bij de agenda. U moet goed beseffen dat er op rijksniveau nog geen keuze is gemaakt voor één van beide opties. Beide opties staan nog open en over beide opties kunt u op- en aanmerkingen maken.

Als er geen vragen zijn over het tijdpad, stel ik voor om met de twee belangrijkste onderwerpen van de agenda door te gaan, namelijk de agendapunten 3 en 4. Voordat wij overgaan naar agendapunt 3 wil ik u echter vragen of u behoefte hebt aan een heel korte uiteenzetting over de procedurele en de feitelijke situatie. U hebt dat op schrift gekregen, maar wij hebben gemerkt dat ook bij uw voor- gangers in het eerste bestuurlijk overleg toch nog wat onhelderheid bestond over een en ander. Als ook u het op prijs stelt om in vijf minuten een korte samenvatting te krijgen, kunnen wij dat met enkele sheets doen. Ik constateer dat er behoefte bestaat aan een dergelijke toelichting. Ik vraag de heer Van der Haer om zijn uiteenzetting nog eens te houden. U krijgt daarbij een schema, zodat u een en ander zo goed mogelijk kunt volgen.

De heer *Van der Haer* (RLD): U ziet een van de twee alternatieven geprojecteerd die worden besproken op de bladzijden 2 en 3 van de aan u gezonden brief. Vanwege de duidelijkheid zijn inmiddels dezelfde schema's rondgedeeld. Wat u hebt gekregen, is geen officiële inbreng ten behoeve van dit overleg. Het is een hulpmiddel om datgene toe te lichten wat in vrij ingewikkelde zin op de bladzijden 2 en 3 van de brief van 22 december 1992 staat.

In de schema's van alternatief A en alternatief B zijn de bovenste twee kolommen hetzelfde. De bovenste kolom geeft de PKB-procedure weer en daaronder ziet u de I-MER-procedure volgens de huidige planning. Zoals u ziet, loopt de PKB-procedure uit op een discussie in het parlement over het dan geproduceerde stuk. De I-MER is al eerder klaar en speelt ook een belangrijke rol in een aantal andere besluiten die worden genomen.

Het verschil tussen de twee alternatieven zit in de onderste twee kolommen. Ik ga allereerst iets verder in op alternatief A. Om, zoals in het PASO wordt voorzien, in 1995 tot een aanwijzing te komen voor het huidige banenstelsel plus de verlengde Kaagbaan, het tweezijdig aanvliegbaar maken van de Zwanenburgbaan en het vijf-banenstelsel, wordt in alternatief A een gecombineerde aanwijzing in procedure gebracht. Dat ziet u in het eerste blok van de onderste kolom.

Het bestuurlijk overleg over deze gecombineerde aanwijzing dient te worden afgerond op het moment dat deel 1 van de PKB ter inzage wordt gelegd.

Op hetzelfde moment moet ook de startnotitie voor de Uitvoerings-MER voor het vier- en vijfbanenstelsel dat in de PKB beschreven is, gereed zijn, zodat de startnotitie beschikbaar is als deel 3 van de PKB klaar is en samen met de ontwerp-aanwijzing voor het vier- en vijfbanenstelsel de inspraak in kan. Nogmaals, deze procedure is zo opgezet dat de zoneringsprocedure voor beide banenstelsels in 1995 kan worden afgerond.

In alternatief B zijn de bovenste twee kolommen hetzelfde als in alternatief A. Anders dan in alternatief A wordt echter alleen voorzien in het in procedure brengen van het vierbanenstelsel-plus, dat wil zeggen het vierbanenstelsel met

een verlengde Kaagbaan en tweezijdig aanvliegbare Zwanenburgbaan. Dat betekent dat tegelijkertijd met de publikatie van deel 1 van de PKB de voorontwerp-aanwijzing voor dat banenstelsel in procedure wordt gebracht. Het betekent ook dat de ontwerp-aanwijzing daarvoor tegelijkertijd met deel 3 van de PKB kan worden uitgebracht. Volgens deze procedure is een aanwijzingsbesluit voor het vierbanenstelsel plus de twee toevoegingen in 1995 voorzien. Dan resteert uiteraard het vijfbanenstelsel. In dit alternatief wordt dat vervolgens in procedure gebracht. De procedure daarvoor vindt u ook in het schema. Die procedure sluit aan op deel 4 van de PKB, dus op de discussie in het parlement. Volgens het hier vertoonde schema zal de procedure in 1997 kunnen worden afgerond.

Er zijn naar mijn gevoel twee essentiële verschillen. Zij betreffen het in tweeën knippen van de procedure voor een vier- en vijfbanenstelsel, met daaraan verbonden verschillende tijdstippen. Het tweede verschil zit in de wijze waarop de besluitvorming ten aanzien van de verschillende onderdelen van de plannen en aanwijzingen aansluit op en verband houdt met besluitvorming over dezelfde zaken op andere bestuursniveaus.

Minister Maij-Weggen: Ik dank de heer Van der Haer voor deze uiteenzetting. Het is een gecompliceerde aangelegenheid; ik noem dit dossier wel eens een "bad met spaghetti". In elk geval is een poging gedaan om een en ander voor u wat te ontrafelen.

3. Uitgangspunten geluidszone

Minister *Maij-Weggen*: Ik zal allereerst enkele opmerkingen maken die u gedeeltelijk zojuist al hebt gehoord, maar die vooral om formele redenen nog even gemaakt moeten worden. Bij de ontvangen stukken heeft u vier kaarten met geluidscontouren gekregen: één voor het huidige banenstelsel en drie voor een nieuw banenstelsel. Het is goed om te noteren dat het slechts om concepten gaat. In de Integrale MER voor de ontwikkeling van Schiphol moeten deze contouren nog verder worden geoptimaliseerd, zowel naar geluidshinder - het aantal woningen dat binnen de 35 Ke valt - als naar andere milieueffecten. Daarbij moet rekening worden gehouden met een PASO-afspraken ten aanzien van 15.000 woningen binnen de 35-Ke-contour, gebaseerd op het huidige vierbanenstelsel ten behoeve van de eerste periode 1995-2003.

Presentatie van de tussenresultaten, dus van de huidige stand van zaken, vindt plaats om u in de gelegenheid te stellen om in een vroeg stadium aan te geven wat de verschillende alternatieven en contouren voor uw provincie of gemeente betekenen. Met deze reacties kan dan rekening worden gehouden bij de verdere opstelling van de ontwerp-aanwijzingen.

Het is van belang om op de hoogte te zijn van de invloed van de drie contouren voor de situatie na 2003, in verband met bestaande woningen, maar ook in verband met plannen voor woningbouw of andere geluidsgevoelige bestemmingen.

Ik wijs erop dat het nog niet gaat om zaken die specifiek ruimtelijke ordening en volkshuisvesting betreffen; deze zullen bij agendapunt 4 aan de orde komen.

Ik constateer dat de heer De Boer, die spreekt namens de provincies Noord- en Zuid-Holland, er geen behoefte aan heeft, een reactie te geven.

De heer *Meerburg* (Alkemade): Ik maak enkele opmerkingen inzake de Kaagbaan. Kaageiland, dat tot de gemeente Alkemade behoort, heeft nogal eens te kampen met geluidsoverlast. Ik kan mij een aantal officiële gelegenheden herinneren die daar plaatsvonden en waarbij ik betrokken was; óf men kon geen woord wisselen óf de zaak moest onderbroken worden wanneer er een vliegtuig overkwam. Daar zijn klachten over geuit bij de Rijksluchtvaartdienst, die aangaf dat dan waarschijnlijk te vroeg gedaald werd of dat men zich niet aan de regels hield. Dat zou het probleem zijn.

Als ik deze stukken lees, moet ik constateren dat de contouren die getrokken zijn, er ten opzichte van Kaageiland heel redelijk bij liggen, zij het dat alternatief 3 in het totaal gezien het meest acceptabel is, omdat daarbij het minste aantal woningen binnen de contouren valt: 10.700 in plaats van hogere aantallen bij andere contouren. In het totaal gezien is dit het meest aantrekkelijke, maar voor Kaageiland is het slechter omdat daar dan sprake zal zijn van nog meer geluidsoverlast.

De geluidshinder is voornamelijk afkomstig van dalende vliegtuigen. Van starten heeft men geen enkele last. Als de Kaagbaan verlengd wordt richting Kaag, zou dit kunnen betekenen dat men nog eerder gaat dalen. Kan niet gezien worden of deze verlenging niet wat meer de andere kant uit kan? Men kan dan langer op hoogte blijven en veroorzaakt minder geluidsoverlast.

Voorts meen ik mij te herinneren dat in discussies over de Amstelveenbaan is gesproken over het iets langer op hoogte blijven, waarna een vrij snelle, in plaats van een geleidelijke daling volgt. Als dat voor de Kaagbaan ook ingevoerd zou worden, kan men voorbij Kaageiland gaan dalen. Dan pas treden de remmotoren,

die immers de meeste overlast veroorzaken, in werking. Hierdoor zou ook de contour wat meer in de richting van Schiphol komen te liggen. Ik verzoek u, met deze zaken rekening te houden. Als gekozen zou worden voor alternatief 3, betekent dit namelijk een verslechtering van de huidige situatie, terwijl die voor een aantal mensen al niet acceptabel is.

Minister *Maij-Weggen*: Ik dank burgemeester Meerburg; dit was heel helder. Ik constateer dat de overige gemeenten er geen behoefte aan hebben, gebruik te maken van hun spreektijd bij dit agendapunt.

Voorts meld ik dat er altijd direct contact opgenomen kan worden met onze ambtenaren als er onduidelijkheid bestaat over technische zaken, zodat wij ons tijdens dit overleg op de bestuurlijke aspecten kunnen concentreren.

Ik zal ingaan op de reactie van burgemeester Meerburg. Hij meldt terecht dat alternatief 3 wellicht veel sympathie zal krijgen, maar dat dit juist voor zijn gemeente nogal wat nadelen heeft. Hij suggereert om de verlengde Kaagbaan in een andere richting te leggen. Ik kan hierover op dit moment niets zeggen, maar zal dit punt meenemen. Wij zullen bekijken of hiervoor mogelijkheden zijn en als dit niet zo blijkt te zijn, zal hierover bericht worden gegeven. Ook zal bekeken moeten worden of het mogelijk is om voor de Kaagbaan over te gaan tot sneller dalen, zoals bij de Amstelveenbaan gebeurt om Amstelveen wat te ontzien.

Er moet een afweging worden gemaakt tussen wat technisch mogelijk is en wat, gezien de geluidsoverlast, noodzakelijk is. Het gaat niet om grote risico's, maar het is iets lastiger om snel te dalen dan om geleidelijk te dalen. Er moet ook altijd een veiligheidsafweging worden gemaakt.

Beide punten zijn genoteerd en zullen worden meegenomen. In het volgende bestuurlijk overleg kan hierop direct aan het adres van de heer Meerburg worden teruggekomen, omdat dit vooral voor Kaageiland en voor de gemeente Alkemade van belang is.

Voorts meld ik met nadruk dat dit een eerste bestuurlijke oriëntatie is op dit onderwerp en dat wij zeker nog op deze punten zullen terugkomen.

4. Ruimtelijk beleid

Ook bij dit agendapunt kunt u, als u dat wilt, het woord voeren. De heer Van Essen zal namens minister Alders reageren.

De heer *Meerburg* (Alkemade): Ik ga ervan uit dat er toch niet meer gebouwd mag worden in mijn gemeente vanwege het feit dat het een Groene Hart-gemeente is.

Mevrouw *Van Delft* (Beverwijk/Heemskerk): Allereerst meld ik dat ik ook namens de gemeente Heemskerk het woord voer.

De toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat stelde in 1974 op basis van het Rijkswegenplan 1968 het tracé van Rijksweg 16 vast. Het betrof het gedeelte dat is gelegen tussen Rijksweg 9 ten oosten van Santpoort en de geprojecteerde Rijksweg 8 nabij Heemskerk. Medio december 1978 heeft de gemeenteraad van Beverwijk het besluit genomen om ernaar te streven om een gedeelte van het tracé van Rijksweg 22 in oostelijke richting te projecteren en een gedeelte van de bestaande Rijksweg 9 te verleggen, teneinde in de toekomst de bouw uit te voeren van ten minste 3000 woningen in de Broekpolder, gelegen in de gemeenten Beverwijk en Heemskerk.

Als reactie op het ontwerp-streekplan Amsterdam-Noordzeekanaalgebied (ANZKG) heeft het gemeentebestuur van Beverwijk in een bezwaarschrift de zojuist vermelde beleidskeuze kenbaar gemaakt. Het streekplan is in juli 1979 overeenkomstig de wensen van het gemeentebestuur van Beverwijk en de overige IJmond-gemeenten op het punt van de tracering van de rijkswegenontwikkeling door provinciale staten vastgesteld. Hierna heeft de Directie Noord-Holland van Rijkswaterstaat een nota betreffende de herziening van een gedeelte van het in 1974 vastgestelde tracé van Rijksweg 22 en Rijksweg 9 in de gemeenten Beverwijk, Heemskerk en Uitgeest voorbereid. Op basis daarvan is de tracé-procedure doorlopen. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft bij besluit van 3 december 1985 het gewijzigde tracé vastgesteld.

In de herziening van het streekplan ANZKG, dat bij besluit van 22 januari 1987 door provinciale staten is vastgesteld, is dit gewijzigd tracé opgenomen. Door het gewijzigde tracé van de A22 en A9 is in het streekplan voorzien in de voorwaarden om de bouw van ten minste 3000 woningen uit te voeren.

De noodzaak van deze woningbouwlokatie blijkt eens te meer uit de geactualiseerde cijfers met betrekking tot de volkshuisvesting in de regio. Gezien de ligging van de woningbouwlokatie ten opzichte van het openbaar vervoer - het NS-station maakt onderdeel uit van de lokatie - en ten opzichte van de bedrijven en de basisindustrie past de Broekpolder optimaal in het rijksbeleid met betrekking tot het mobiliteitsscenario.

Na al deze besluiten die ik heb moeten opsommen vanwege de lange geschiedenis van onze Broekpolder, zijn door Rijk, provincie en gemeenten dermate grote inspanningen en investeringen in tijd en geld gedaan dat de lokatie ons inziens uitgangspunt dient te zijn bij de besluitvorming omtrent Schiphol, mede gelet op het feit dat het gebied niet gelegen is binnen de 35 Ke-contour. Een zakelijke benadering van de thans voorliggende eerste concepten van de geluidszone Schiphol leidt tot de voorlopige conclusie dat voor de toekomst de variant met een parallelle vijfde baan, zoals die is weergegeven op kaart 2, de meeste mogelijkheden lijkt te bieden om de hierboven beschreven woningbouwplannen in te vullen. Geen inzicht bestaat er ten aanzien van de consequenties die zijn verbonden aan de zogeheten vrijwaringszone tussen 30 en 35 Ke. Wat dit laatste betreft, maken wij derhalve een duidelijk voorbehoud. Voorshands gaan

wij er echter van uit dat ook de 30 Ke-contour de bouwlocatie niet zal treffen. Daarnaast is het van belang om te wijzen op de met de voorgenomen uitbreiding van onze nationale luchthaven gepaard gaande overige milieu- en veiligheidsaspecten. In een zeer milieubelast gebied als de IJmond is het zaak om ook oog te houden voor aspecten als luchtverontreiniging, slaapstoringseffecten en externe veiligheid. De kwaliteit van het woon- en leefmilieu in een dichtbevolkt gebied als de IJmond buiten de geluidszones is hierbij in het geding. Het Nationaal milieubeleidsplan kent algemene beleidsuitgangspunten met betrekking tot externe veiligheid. Een toename van het aantal luchtverkeersbewegingen over een gebied met grote industriële EVR-plichtige complexen noopt ertoe om de noordelijke IJmond zoveel mogelijk te vrijwaren van grootschalig vliegverkeer. Samenvattend pleiten wij ervoor om de inspanningen te richten op het tot stand brengen van een zoneringsmodel waarin de eerder genoemde grootschalige woningbouwlocatie Broekpolder definitief wordt vastgesteld. Voorts pleiten wij ervoor om buiten de woningbouw belemmerende contouren ernstig rekening te houden met reëel aanwezige milieu- en veiligheidsrisico's.

Minister Majj-Weggen: Ik dank mevrouw Van Delft voor haar inbreng. Er zal straks een algemene reactie worden gegeven op de inbreng van de diverse bestuurders. U moet dus nog even wachten op het antwoord.

De heer De Groot (Ouder-Amstel): Ik wil de aandacht vestigen op de Amstelveenbaan. Die baan komt over het station Duivendrecht, dat binnenkort wordt geopend. Bij het station Duivendrecht wil de gemeente Ouder-Amstel tot kantoorontwikkeling en als het kan tot woningbouw komen. Kaart 4 heeft betrekking op dat nog te openen station Duivendrecht aan de zuidelijke tak. U begrijpt dat wij het jammer zouden vinden als woningbouw bij dat nog te openen station wordt belemmerd. Gelet op de 35 Ke-contour kan, wat de gemeente Ouder-Amstel betreft, alles worden ontwikkeld wat men noodzakelijk acht, als woningbouw bij dat mooie, binnenkort te openen station maar mogelijk is. Dat is de wens van Ouder-Amstel. Misschien kan het duidelijk maken van deze wens eraan bijdragen dat Ouder-Amstel niet voor niets naar deze hoorzitting is gekomen, die door toedoen van anderen in een vroeg stadium plaatsvindt.

Minister Majj-Weggen: Ik dank burgemeester De Groot voor zijn inbreng.
Mevrouw Van der Wel-Markerink (Warmond): Ik heb eigenlijk alleen maar een paar kleine opmerkingen. Als ik kijk naar de kaartjes, is het overduidelijk dat er op het punt van de woonbebouwing niet veel problemen zijn. Dat heeft natuurlijk ook te maken met het feit dat een groot deel van onze gemeente in het Groene Hart ligt. Misschien kunnen de kaarten de volgende keer overigens wat duidelijker zijn. Ik vind het bewonderenswaardig dat mijn collega het station erop kan ontdekken. Ik kan er een heleboel dingen niet op ontdekken. Dat is erg lastig. Als er — volgens mij terecht — bij de invulling van de zoneringsmet name wordt gekeken naar de geluidsoverlast op woonbebouwing, zal waarschijnlijk de verleiding erg groot zijn om de problemen te verleggen naar de gebieden die daarbuiten liggen. Ik weet wel dat je van twee kwaden altijd het minst kwade moet kiezen, maar met name het gebied rond de Kagerplassen en de Kagerplassen zelf vervullen voor de Randstadbewoners een zeer belangrijke rol als recreatiegebied. Bij de afwegingen om bij bebouwing binnen de zonerings te blijven, moet dus niet de verleiding ontstaan om de overlast naar de buitenkant te verleggen. Ik sluit mij ontzettend graag aan bij de opmerking van mijn collega uit Alkemade dat heel veel problemen waarschijnlijk zouden kunnen worden opgelost door veel hoger aan te vliegen. Dan is dat gebied meer gevrijwaard van overlast.

Minister Majj-Weggen: Ik dank burgemeester Van der Wel voor haar inbreng. Voor de aardigheid kan ik iets opmerken over mijn eigen ervaringen met hoog aanvliegen en snel dalen. Bij de situatie in Berlijn in de jaren zestig en zeventig, toen men vanwege de corridor recht boven de stad moest aanvliegen, werd er zo aangevlogen dat ik in het toestel altijd dacht: storten wij nu neer of dalen wij? Maar goed, dat is een volstrekt niet-technische en niet-bestuurlijke opmerking, maar een persoonlijke ontboezeming. Ik constateer dat de overige gemeenten geen behoefte hebben om het woord te

voeren. Ik meld nog even dat de gemeente Sassenheim wel een schriftelijke verklaring heeft afgegeven. Ik stel voor dat die verklaring gewoon in het verslag wordt opgenomen. Sassenheim gaat daarmee akkoord. U vindt die verklaring dus als niet-uitgesproken, maar als schriftelijk ingediende inbreng in het verslag terug. Ook wij hebben begrepen dat de kaarten niet al te duidelijk zijn. Daar hebben technische ambtenaren van diverse gemeenten kennelijk al een oplossing voor gevonden, maar wij zullen bij een volgend bestuurlijk overleg proberen om kaarten aan te leveren die voor iedereen zo duidelijk mogelijk zijn. Ik zeg u dus toe dat wij zullen proberen het technische werk zelf te doen.

De heer *Van Essen* (VROM/RPD): Allereerst ga ik in op de opmerkingen van de gemeenten Beverwijk en Heemskerk. De locatie Broekpolder ligt in bepaalde varianten en bij bepaalde contourberekeningen gedeeltelijk binnen de contour. De voorkeur voor vijf parallel is dan ook begrijpelijk, omdat hierbij de contour de locatie hoogstens zal schampen, maar dit hangt sterk af van de berekeningen die nog gemaakt moeten worden. In de afweging speelt natuurlijk bestaande woningbouw een rol, maar de nieuwe bouwlocaties zullen zeker ook een rol spelen bij de uiteindelijke keuze voor het banenstelsel en de optimalisering van de contouren die daarbij horen. Daarbij doel ik op de precieze ligging van de contouren. Het zal uiteindelijk een afweging moeten zijn tussen de mate waarin bestaande woningbouw wordt belast en de nieuwe bouwlocaties die u natuurlijk ook graag in dat gebied ontwikkeld wilt zien, zeker als dat goed scorende bouwlocaties betreft. Over de vrijwaringszones kan ik vrij weinig zeggen, omdat dat een provinciale aangelegenheid is. Bij de opzet van de VINEX zijn wij er wel van uitgegaan dat de grotere bouwlocaties ook buiten de 30-Ke-zone zouden moeten liggen. Daar is toen wel een zekere toets op gepleegd, maar het zal ook wel duidelijk zijn dat de contourberekeningen inmiddels weer verschillen. In de komende maanden zullen voor ons en voor de provincie de 30-Ke-zones duidelijk worden. Er werd voor gepleit, de milieu- en veiligheidsaspecten mee te nemen in de afweging. Dat zal natuurlijk ook gebeuren. Daarvoor bestaat in de eerste plaats de IMER, die deze aspecten ook zal bevatten en bijvoorbeeld niet alleen het aantal geluidgehinderden binnen de 20-Ke-zone in beeld zal brengen, maar ook de veiligheidsaspecten. Daar is, ook naar aanleiding van de ramp met het El Al-toestel, een duidelijk standpunt van het Rijk op gevolgd. Er komt een beoordelingskader voor de externe veiligheid, wat dan het handvat zal moeten bieden voor de beoordeling, ook in relatie met het IJmondgebied. Het voorgaande is tegelijkertijd een reactie op de inbreng van de gemeente Ouderamstel. Ook daarvoor zal bekeken moeten worden in hoeverre een goede woningbouwlocatie wel of niet binnen de contour ligt bij het gekozen banenstelsel en of dit in de afweging aanleiding geeft tot het ontzien van een dergelijke locatie. Ook bij de gemeente Warmond gaat het om de afweging. In dit overleg ligt de nadruk ook heel sterk bij de woningbouwaspecten, zowel bij bestaande als bij nieuwe woningbouw. Mevrouw Van der Wel heeft volstrekt gelijk als zij zegt dat in de afweging ook groene gebieden - stiltegebieden hebben bijvoorbeeld ook een wettelijke status - wel degelijk een rol moeten spelen bij de keuze van het banenstelsel en de optimalisering van de ligging van de contouren.

Minister *Maij-Weggen*: Ik dank de heer Van Essen.

Naar aanleiding van hetgeen ik aangaf over mijn persoonlijke ervaringen met het hoger aanvliegen, noteren mijn medewerkers overigens dat het veiligheidsrisico daarvan inderdaad enigszins verhoogd is.

5. Rondvraag en sluiting

Mevrouw *Van der Wel-Markerink* (Warmond): Het overleg van vandaag kwam een beetje uit de lucht vallen: het was een tijdje stil en ineens hoorden wij weer wat. Wanneer is er nu weer een moment waarop wij op deze manier bij elkaar komen?

Minister *Maij-Weggen*: Ik zal bij de afsluiting op deze vraag reageren.

Mevrouw *Van Delft* (Beverwijk/Heemskerk): Gedeputeerde De Boer heeft aan het begin van dit overleg afgezien van een inbreng, omdat hij deze tijdens het overleg van vanochtend heeft geleverd. Wij hebben daar echter geen kennis van kunnen nemen. Ik verzoek u dan ook om deze inbreng wel in het verslag van deze bijeenkomst op te nemen.

Minister *Maij-Weggen*: Wij zullen de inbreng van gedeputeerden De Boer en Van der Vlist laten toevoegen aan het verslag van de bijeenkomst van vanmiddag. Het is overigens geen bezwaar om u beide verslagen toe te sturen, opdat van beide kennis genomen kan worden. Dit zal overigens binnen veertien dagen gebeuren.

Ik meld, ook in aansluiting op een vraag van burgemeester Van der Wel, dat dit een overleg is dat wij zelf in een later stadium hadden gepland, maar dat noodzakelijk is geworden gezien de gerechtelijke uitspraak in het kort geding dat werd aangespannen door de gemeente Aalsmeer. Daarom zijn wij nu vroegtijdig bij elkaar voor een formeel bestuurlijk overleg in het kader van de zonerings. Aan het begin van mijn inleiding heb ik al gemeld dat dit het nadeel heeft dat wij u nog geen afgerond voorstel kunnen voorleggen, maar het voordeel dat u nu in een vroeg stadium kunt meedenken en meespreken. Het spreekt dan ook vanzelf dat dit overleg niet kan worden beschouwd als een afrondend bestuurlijk overleg. Wij zullen echter zeker op korte termijn - wij denken aan het tweede kwartaal van dit jaar, dus rond mei - nog een keer bij elkaar komen voor een bestuurlijk overleg. Wij zullen proberen om op de punten waarop nu nog niet gedetailleerd en zorgvuldig gereageerd is, dan zo goed mogelijk te reageren. Ook kan dan door u op een aantal punten nog teruggekomen worden.

Ik dank de aanwezigen voor hun brede opkomst, ondanks het vroegtijdige overleg en hoop dat zij redelijk van op dit moment beschikbare gegevens zijn voorzien. Wij zullen u de informatie voor het volgende bestuurlijk overleg zo precies mogelijk doen toekomen. Mocht er iets niet op tijd of op de exacte plaats aankomen, dan horen wij dat graag, opdat dit een volgende keer recht gezet kan worden.

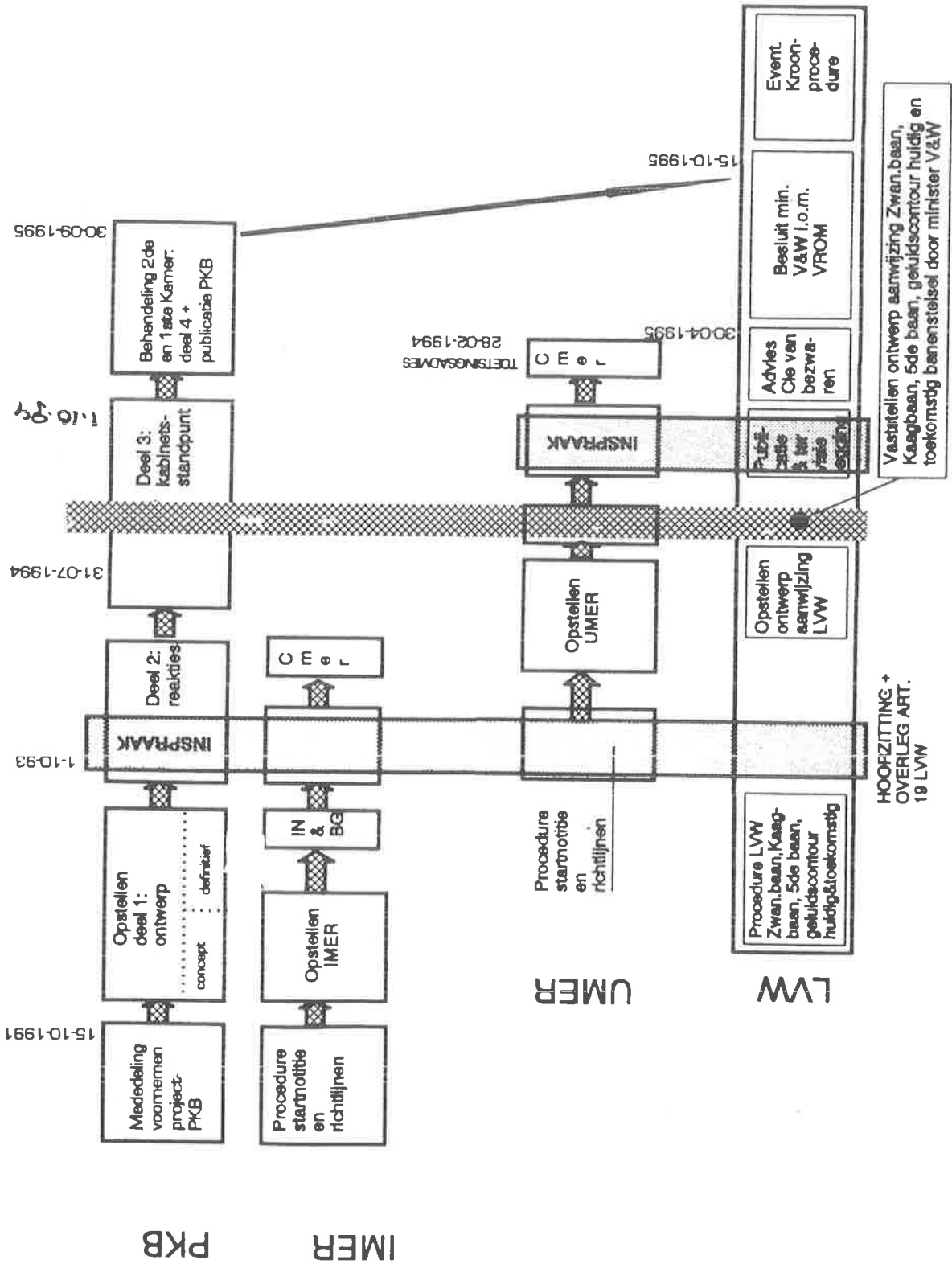
Hiermee is een einde gekomen aan het eerste bestuurlijk overleg ten behoeve van de zonerings rond Schiphol voor uw groep van gemeenten, vallend onder de schaal die wat minder belastend is dan die van uw voorgangers. Ik hoop dat u voor een volgend overleg weer beschikbaar bent om van gedachten te wisselen.

Sluiting 12.21 uur.

Bijlagen:

- **procedureschema alternatief A**
- **procedureschema alternatief B**
- **verklaring gemeente Aalsmeer**
- **rapport gemeente Sassenheim**

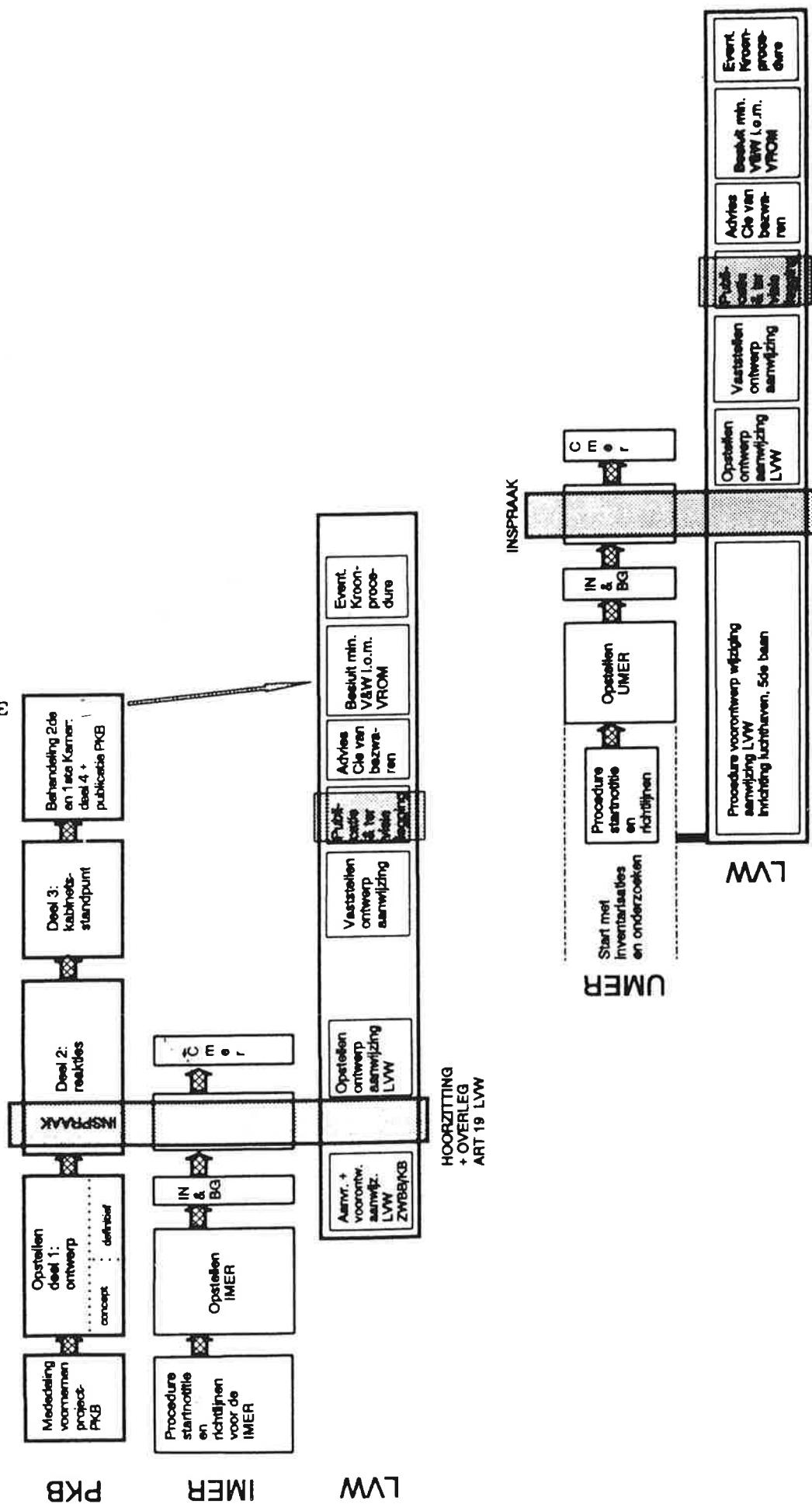
Alternatief A



30-09-1995

1.10.94

1-10-1993





VERKLARING GEMEENTE AALSMEER.

Bestuurlijk overleg zonering Schiphol 20 januari 1993.

De gemeente Aalsmeer heeft er behoefte aan om aan het begin van deze vergadering een korte verklaring af te leggen. Dit heeft te maken met de bijzondere omstandigheid dat de gemeente Aalsmeer in een procedure met de Staat verwickeld is omtrent de geluidszonering rondom de luchthaven Schiphol (of beter: het uitblijven daarvan).

De President van de rechtbank te 's-Gravenhage heeft geoordeeld dat de Staat binnen een maand een aanvang dient te nemen met de geluidszonering. Een hoger beroep omtrent met name de einddatum van de zonering en omtrent het Interim-beleid is nog aanhangig.

In de uitnodiging die u voor deze bijeenkomst verzond, wordt gesteld dat dit bestuurlijk overleg ten behoeve van de geluidszonering plaatsheeft.

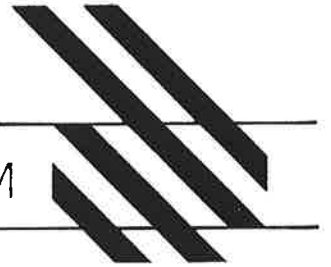
De gemeente Aalsmeer meent echter dat met dit bestuurlijk overleg nog niet wordt voldaan aan de opdracht van de rechter. Niet de zonering zelf lijkt immers het onderwerp te zijn, maar veeleer het voorbereiden van een nieuwe planologische kernbeslissing. Laatstgenoemde activiteit, zo heeft de rechter beslist, kan evenwel niet gezien worden als een start van de zoneringsactiviteiten.

U zult dan ook begrijpen dat de gemeente Aalsmeer met enige terughoudendheid reageert op het bestuurlijk overleg dat nu wordt gestart. Gezien de acute situatie op het gebied van volkshuisvesting, heeft continuering van dit overleg voor de gemeente alleen zin, indien op korte termijn (te denken aan een periode van drie maanden) door Rijk en Provincie uitzicht geboden wordt op het realiseren van de bouwplannen in de kern van Aalsmeer, overeenkomstig de Structuurvisie Dorp/Stommeer en aansluitend aan Kudelstaart, overeenkomstig het bestemmingsplan Kudelstaart-Zuid.

Bovendien ziet de gemeente Aalsmeer zich genoodzaakt om, ondanks haar deelname aan dit bestuurlijk overleg, zich alle rechten voor te behouden in de nog lopende en eventueel nog te starten procedures.

De gemeente verzoekt deze verklaring in de notulen te doen opnemen.

Uiteraard zal de gemeente deze verklaring niet elke keer herhalen, voorafgaande aan de bijeenkomsten in het kader van het bestuurlijk overleg. Het mag echter duidelijk zijn dat het hier gestelde blijft gelden gedurende het verdere verloop van het bestuurlijk overleg.



- 2 -

Rapport:

Van het ministerie van Verkeer en Waterstaat is een uitnodiging ontvangen voor bestuurlijk overleg op 20 januari 1993 over de zonering van Schiphol.

Het overleg is het gevolg van de uitbreidingsplannen voor Schiphol die al enige tijd geleden in het plan van aanpak voor Schiphol zijn aangekondigd.

De plannen voorzien in het aanleggen van een vijfde landingsbaan, het verlengen van de Kaagbaan en het geschikt maken van de Zwanenburgbaan voor gebruik vanuit zuidelijke richting.

Een en ander zal in een Integrale Milieu-effectrapportage en in een planologische kernbeslissing worden opgenomen.

Voorafgaand hieraan is er een bestuurlijk overleg op 20 januari 1993, mede op grond van de Luchtvaartwet.

Ten behoeve van dit overleg zijn op kaarten de zonerings - contouren op grond van de Luchtvaartwet aangegeven, zodat de gevolgen voor Sassenheim in beeld komen van de uitbreidingsplannen.

Op kaart 3 strekt de geluidscontour zich uit tot Sassenheims grondgebied. Voor het oostelijk gedeelte van de gemeente, waarvoor het kooirecht geldt, levert dit problemen op.

Tevens zijn binnen de geluidscontour waarschijnlijk een aantal woningen aanwezig, waarvoor maatregelen zullen moeten worden getroffen.

Buiten de geluidssituatie is voor Sassenheim ook van belang dat het oostelijk gedeelte van de gemeente (kooiwijk) onderdeel uitmaakt van de aanvliegroute voor Schiphol.

Reeds nu zou kunnen worden aangegeven dat in de komende procedures de gemeente zich hiertegen zal verzetten.

**Verslag van het tweede Bestuurlijk Overleg
over de aanwijzingsprocedure voor de luchthaven
Schiphol gehouden op donderdag 10 februari 1994 in het
gebouw van de Hoofddirectie van Rijkswaterstaat,
te Den Haag**

1. Opening

Minister *Maij-Weggen*: Dames en heren, ik heet u mede namens de heer Alders hartelijk welkom.

Dertien maanden geleden voerden wij hier het vorige bestuurlijk overleg over de zonerings- en aanwijzingsprocedure voor Schiphol. Het is de bedoeling dat wij nu de draad weer oppakken. Inmiddels is de PKB Schiphol gereed. Ik vermeld uitdrukkelijk dat wij vandaag geen overleg voeren over de PKB. Dat zal in een later stadium plaatsvinden. Nu gaat het over de aanwijzing en de zonering.

Wij hebben vandaag van 13.00 uur tot 16.00 de tijd. Ik verzoek u derhalve uw spreektijd te beperken. Het is altijd mogelijk schriftelijk mededelingen te doen. Deze zullen dan worden toegevoegd aan de notulen.

In het vorige bestuurlijk overleg is ons gevraagd ook de 20 Ke-gemeenten, het ROA en dergelijke voor het overleg uit te nodigen. Wij hebben daar lang over nagedacht, maar wij hebben dat toch niet gedaan. Volgens de Luchtvaartwet zijn wij gehouden overleg te voeren met de gemeenten waarvan het grondgebied binnen de geluidszone ligt. Die zone is niet de 20 Ke-zone, maar de 35 Ke-zone. Ook staat in de wet dat overleg kan worden gevoerd met andere gemeenten en openbare lichamen als deze een bijzondere verantwoordelijkheid of bevoegdheid hebben die met de aanwijzing samenhangt. Naar ons oordeel is dat niet het geval voor het ROA en de 20 Ke-gemeenten. Zij vallen dus juridisch niet onder de criteria van de wet. Om het overleg niet verder te compliceren hebben wij vastgesteld dat het beter is om ons gewoon te houden aan de strikte toepassing van de wet. In het kader van deze aanwijzings- en zoneringsprocedure wordt ook nog een bezwarenronde inclusief hoorzittingen gehouden. Daar kunnen deze gemeenten, zo zij dat wensen, hun mening kenbaar maken. Bovendien volgt nog de PKB-procedure met alle inspraak, advisering en overleg ter zake. Ook in dat kader is een ruimere mede-inspraak mogelijk.

In het vorige overleg is ook gevraagd waarom niet wordt gekeken naar de verlenging van de Kaagbaan aan de noordkant. Dat is intussen wel gebeurd in het kader van de UMER voor het vierbanenstelsel. Noordelijke verlenging betekent dat het verkeer op de Kaagbaan en het verkeer op de Aalsmeerbaan elkaar kruisen. Dat is slecht voor de veiligheid op Schiphol. Ik hoef maar te wijzen op het drama dat indertijd op de Canarische eilanden heeft plaatsgevonden. Daarmee zijn te veel veiligheidsproblemen gemoeid. Bovendien beperkt het de capaciteit van het banenstelsel. De milieu-effecten waren overigens zeer gering. Deze variant is daarom verder niet meegenomen.

Wij hebben een brief ontvangen van de provincie Zuid-Holland. Daarin heeft zij verzocht om uitstel van het overleg omdat zij ambtelijk vooroverleg wenste te voeren. Ik heb begrepen dat dit verzoek vooral was gebaseerd op de veronderstelling dat het hierbij zou gaan om overleg in het kader van de PKB. Dat is niet het geval. Het gaat alleen om de aanwijzings- en zoneringsprocedure. Dit is ook niet het definitieve overleg. Er volgt in ieder geval nog een afsluitend bestuurlijk overleg. Tussendoor kan natuurlijk nog altijd ambtelijk overleg worden gevoerd. Ik heb begrepen dat de provincie Zuid-Holland na deze uitleg geen bezwaar meer had tegen het laten doorgaan van dit overleg en haar deelname daaraan.

De heer *Van Meijgaarden* (Zuid-Holland): Mevrouw de voorzitter. Het provinciaal bestuur heeft gevraagd om een ambtelijke voorbereiding van dit overleg. Op het moment dat wij de bedoelde brief schreven, hadden wij daarvoor nog slechts kort

de tijd en daarom hebben wij voorgesteld het overleg uit te stellen. Dat was echter niet meer mogelijk. Het volgende overleg zouden wij wel graag ambtelijk voorbereiden. Bovendien willen wij de stukken dan graag tijdig ontvangen. Wij zijn nu niet in staat geweest om de stukken in het college in te brengen. Dat betekent dat wij vanmiddag moeten volstaan met een ambtelijke reactie. Wij hechten er toch aan over dit soort zaken met de provincie Noord-Holland en de Randstad vooroverleg te voeren. Ook willen wij zo nodig gelegenheid hebben tot overleg met de Zuidhollandse gemeenten om gezamenlijk een standpunt voor te bereiden.

Minister *Maij-Weggen*: Intussen hebben wij een apart projectteam ingesteld voor het vervolg van deze aanwijzingsprocedure. Met de mensen van dit team kan contact worden opgenomen als ambtelijk vooroverleg gewenst is. Wij zullen dus proberen om in het vervolg van dit gesprek zoveel mogelijk aan uw wensen te voldoen.

De heer *Verbruggen* (Uithoorn): Graag zou ik van de minister nog enige informatie krijgen over haar brief van december 1993. Daarin staat wel degelijk dat wij vandaag met elkaar zouden moeten praten over de zonering in relatie met de PKB en de IMER. Daarover is enige paniek ontstaan en niet alleen in Uithoorn, maar ook in de regio. Daarop hadden wij ons uiteraard voorbereid. In de brief van de minister van 3 februari werd dit echter herroepen. Dat heeft verwarring teweeggebracht.

In haar inleiding zegt de minister duidelijk dat daar nu niet over wordt gepraat. In de eerste brief werd dit echter wel degelijk vermeld.

Minister *Maij-Weggen*: Ik geef hiervoor het woord aan de heer Heuer, die dit precies zal uitleggen.

De heer *Heuer* (V&W): Wij meenden dat het volgende overleg over zonering zou plaatsvinden in combinatie met het bestuurlijk overleg over de PKB. Deze mening werd gebaseerd op het door ons verwachte tijdstip van gereedkoming van de PKB. Die verwachting is inmiddels achterhaald. Dat kon tot misverstanden leiden en dat is kennelijk ook gebeurd. Het is nu de bedoeling dat het afrondend bestuurlijk overleg over de zonering en het bestuurlijk overleg over de PKB te zamen in juni worden gevoerd.

Minister *Maij-Weggen*: Ik hoop dat het nu helder is. Mijn excuus voor het misverstand dat door de brieven is ontstaan.

2. Toelichting tijdpad en procedures

Minister *Maij-Weggen*: Het gaat vandaag om een bestuurlijk overleg over de aanwijzings- en zoneringsprocedure voor Schiphol. Deze procedure is opgenomen in de Luchtvaartwet. Het bestuurlijk overleg is geregeld in artikel 19 van de Luchtvaartwet.

Het vorige bestuurlijk overleg werd op 20 januari 1993 gehouden. Toen was er nog weinig duidelijkheid over de precieze geluidszones. Destijds lagen nog keuzemogelijkheden op tafel. Deze keuzemogelijkheden hadden betrekking op geluidszones rond de gedraaide vierde baan, de gedraaide vijfde baan en de vijfde parallelle baan. In de IMER is zelfs nog gekeken naar de mogelijkheid van een parallelle Kaagbaan.

In het vorig bestuurlijk overleg is afgesproken, het vervolgoverleg al in mei 1993 te houden. Maar in mei 1993 was echt nog onvoldoende informatie beschikbaar. Daarom is het overleg uitgesteld. In juli 1993 is wel het kabinetsstandpunt nachtnormering bekend geworden. U weet dat daarbij is gekozen voor de LAeq-norm 27 dB(A). Bij het volgende agendapunt komt minister Alders hierop nog uitvoerig terug.

Op 17 december 1993 was er een kabinetsbesluit over de PKB Schiphol. Dat moet nu worden gezien als het beleidsvoornemen waartoe het kabinet heeft besloten. De PKB is het resultaat van afwegingen over het banenstelsel Schiphol in het kader van de dubbeldoelstelling: mainport en milieu. Daarin is uiteindelijk de voorkeur uitgesproken voor de aanleg van een vijfde parallelle baan. De PKB 1 ligt samen met de MER vanaf 18 januari ter inzage.

In het vorige overleg is met u gesproken over een tijdschema voor de besluitvorming. In het PASO en in de PKB is opgenomen dat de geluidszone voor Schiphol in 1995 moet worden vastgesteld. Een uitspraak van de rechter heeft dat nog eens bevestigd. Daarbij waarschuwt de rechter ons: wij moeten 1995 als een uiterste termijn beschouwen en niet als een streefdatum. Voor ons is 1995 dus taakstellend. Om 1995 te halen moeten er twee dingen worden gedaan, naast de IMER en de PKB. Wij moeten afspraken maken over de te volgen procedure. De kern daarvan is de aanwijzings- en zoneringsprocedure. Deze moet parallel lopen met de PKB-procedure. Daarbij is de eerste optie, die onze grote voorkeur heeft, een gecombineerde aanwijzing zowel voor het vier- als het vijfbanenstelsel. De PKB kan op enigerlei wijze vertraging oplopen. Er zijn gemeenteraads-verkiezingen, waardoor de gemeenteraden anders van samenstelling worden en bepaalde zaken misschien nader willen bezien. Dan moeten wij naar de eerste terugvalpositie gaan. Deze is: uitstel van de aanwijzing van het vijfbanenstelsel, die dan twee jaar later gereed komt, en eerst aanwijzing en zonering van het aangepaste vierbanenstelsel, met verlenging van de Kaagbaan en met zuidelijk gebruik van de Zwanenburgbaan. Als wij de uitspraak van de rechter heel precies nemen, moet dat in elk geval in 1995 gereed zijn, anders ontstaat er een heel pijnlijke situatie voor Schiphol.

Over deze heel krappe gang van zaken, die wij nu al goed moeten voorbereiden, hebben collega Alders en ik een brief gestuurd aan de Tweede Kamer. Een afschrift van deze brief van 26 november 1993 is bijgevoegd bij de toegezonden stukken. Over die brief is in december vorig jaar een mondeling overleg gevoerd met de vaste kamercommissie van Verkeer en Waterstaat.

De belangrijkste conclusie uit dat overleg was dat de vaste kamercommissie geen bezwaar heeft tegen de voorgestelde gang van zaken. Zij heeft ook de voorkeur voor een gecombineerde aanwijzing, maar ziet wel in dat er, mocht er een haar in de soep komen, een gedeelde aanwijzing op gang moet worden gebracht, zodat één deel ervan in elk geval in 1995 wordt afgerond.

Naast deze afspraken over de te volgen procedure hebben Verkeer en Waterstaat en VROM een aparte projectorganisatie opgezet. Wij hebben voor dat project een aantal medewerkers vrijgesteld. Op die manier willen wij ervoor zorgen dat van onze kant in 1995 alles op orde is. Met vragen kan men bij die specifieke medewerkers terecht, want zij zijn ervoor vrijgesteld. Ik ga ervan uit dat vragen hierdoor niet langer dan noodzakelijk blijven hangen.

Dan kom ik op de relatie met de PKB. De Luchtvaartwet schrijft voor dat het aanwijzings- en zoneringsbesluit in overeenstemming moet zijn met de PKB. De PKB geeft de hoofdlijnen aan van het nationale beleid en de aanwijzings- en zoneringsbesluiten leggen de zaken op een gedetailleerder niveau vast. Zowel voor de PKB als voor het aanwijzings- en zoneringsbesluit moet een MER worden gemaakt. Heel belangrijk is dat de PKB moet zijn vastgesteld om een aanwijzingsbesluit te kunnen nemen. De MER moet voldoen aan de wettelijke eisen. De MER voor de PKB, de IMER en de UMER voor het vierbanenstelsel, liggen nu samen ter inzage. Als het traject verder goed wordt doorlopen, moet het mogelijk zijn om de termijnen te halen. De UMER voor het vijfbanenstelsel wordt op het ogenblik nog voorbereid. Het afrondend bestuurlijk overleg volgt later, aan de hand van de voorontwerp-aanwijzing en de voorontwerp-geluidszones. Dan is er wat meer duidelijkheid over de precieze milieu-effecten. De startnotitie voor de uitvoerings-MER voor de vijfde parallelle baan is op 1 februari jongstleden ter inzage gelegd. Het voorbereidend onderzoek voor deze UMER wordt intussen op de rails gezet. Als de richtlijnen er zijn, kan deze UMER snel worden afgerond.

Ik neem aan dat de positie van dit overleg ten opzichte van het vorige overleg helder is. Omdat er heel veel techniek in de procedure zit, zal de heer Van Essen nader ingaan op de details.

De heer Van Essen (PMMS): Bij de stukken was een procedureschema bijgevoegd. Aan de hand van een vereenvoudigde versie voor de overheadprojector zal ik datgene wat de minister globaal heeft gezegd, nog even in detail doorlopen. In dit schema is allereerst van belang de verticale kolom waar het woord "inspraak" boven staat. In deze fase zitten momenteel de documenten die in het kader van het Project Mainport en Milieu Schiphol zijn verschenen.

De inspraaktermijn loopt van 18 januari tot 10 mei van dit jaar.

Ik zal de procedure van het streekplan van de provincie Noord-Holland en van de partiële herziening van het streekplan Amsterdam/Noordzeekanaalgebied voor het gebied Schiphol/Haarlemmermeer kort bespreken. Deze zit momenteel in de inspraak. Daarna zal er een hoorzitting zijn van de provincie. Gedeputeerde staten zullen de voordracht opstellen en voorzien wordt vaststelling door provinciale staten van de provincie Noord-Holland begin november.

Voor dit overleg is de procedure van de PKB van belang. Deze is nu in de inspraak. Na 10 mei volgen de hoorzittingen. Voor de PKB worden deze gehouden door het Overlegorgaan voor de infrastructuur, onder voorzitterschap van de heer Brokx. In de maand juni zullen ook de adviezen van de Raad van advies voor de ruimtelijke ordening en van het Overlegorgaan voor de infrastructuur beschikbaar komen. In de maand juni zal tevens het bestuurlijk overleg over de PKB plaatsvinden. Dat geheel wordt uiteindelijk samengevat in deel 2 van de PKB, de samenvatting van de reacties. Daarop volgt het opstellen van deel 3 van de PKB, het kabinetsbesluit. Dat is voorzien voor oktober of november en zal dus gebeuren door het nieuwe kabinet. Na de vaststelling van deel 3, het kabinetsbesluit, volgt de procedure van de parlementaire behandeling in de Tweede en de Eerste Kamer. In de loop van 1995 zal dan deel 4 van de PKB, de publikatie, volgen.

De inventarisatie van de economische effecten, IEE, heeft een veel kortere balk. De economische onderbouwing van de plannen is nu met de PKB onderworpen aan inspraak en heeft daarna geen verdere procedure meer.

Ik zal de integrale milieu-effectrapportage (IMER) en de UMER voor het vierbanenstelsel afzonderlijk bespreken, hoewel beide precies dezelfde procedure volgen. De IMER is de onderbouwing op milieugebied van zowel de PKB als het

streekplan. Deze zit momenteel eveneens in de inspraakprocedure. Na de inspraak zijn ook hierover hoorzittingen, door dezelfde commissie onder voorzitterschap van de heer Brokx, gevolgd door het advies van de Commissie voor de milieu-effectrapportage, het zogenaamde toetsingsadvies. De uitvoeringsmilieu-effectrapportage voor het vierbanenstelsel voor de periode 1995-2003 is momenteel ook beschikbaar. Zij is eveneens onderworpen aan inspraak en volgt verder exact dezelfde stappen als de integrale milieu-effectrapportage. Ik sla de balken van de Luchtvaartwet, waarvoor wij vanmiddag bijeen zijn, even over en kom dan op de enigszins afwijkende procedure voor de uitvoeringsmilieu-effectrapportage voor het vijfbanenstelsel, voor de periode na 2003. Voor deze UMER ligt nu de startnotitie ter visie. De startnotitie is ook aan inspraak onderworpen. Na de inspraakperiode zal over de startnotitie eveneens een advies van de Commissie voor de milieu-effectrapportage volgen. Daarop worden de richtlijnen voor deze uitvoerings-MER vastgesteld. De uitvoerings-MER wordt dan opgesteld en na beoordeling door het bevoegd gezag volgt weer inspraak op deze uitvoerings-MER. Dan volgt dezelfde procedure als voor het vierbanenstelsel. Het verschil is dat de inspraak voor de UMER voor vijf banen later plaatsvindt en die voor vier banen momenteel al plaatsvindt.

Dan kom ik op de aanwijzingsprocedures voor het vierbanenstelsel en voor het vijfbanenstelsel. Deze lopen geheel langs dezelfde lijnen. Heden is er bestuurlijk overleg. Daarop volgt het opstellen van de voorontwerp-aanwijzingen. Daarover zal bestuurlijk overleg plaatsvinden in juni. Het streven is om dit bestuurlijk overleg gelijk te laten lopen met het bestuurlijk overleg over de PKB. Na dit bestuurlijk overleg volgt het opstellen van de ontwerp-aanwijzing. Als deze ontwerp-aanwijzing is opgesteld, is ook hierop inspraak mogelijk, waarna de procedure van de Luchtvaartwet wordt gevolgd met het advies van de commissie ex artikel 21 van de Luchtvaartwet, het opstellen van de definitieve aanwijzing en tot slot het publiceren van de definitieve aanwijzing.

In het uitgereikte schema staat na dit moment nog het woordje "kroonberoep". Dat kan geschrapt worden, want dat bestaat niet meer. Op grond van de Algemene wet bestuursrecht zijn in plaats daarvan twee stappen ingebouwd. Allereerst kan er tegen deze aanwijzing bezwaar aangetekend worden. Als dit bezwaar niet of onvoldoende wordt gehonoreerd, kan degene die bezwaar heeft aangetekend, daarna nog in beroep gaan bij de Raad van State. Volgens het uitgereikte schema is 1996 dan al aangebroken.

Ik wijs nog op twee belangrijke dwarsverbanden in het schema. Het eerste betreft de PKB en de aanwijzing, die dezelfde gemeenten binnen dezelfde provincies betreffen, namelijk de gemeenten die zijn gelegen binnen 35 Ke. Deze zijn gekoppeld en beide voorzien in juni. Verder staan er twee pijlen in waar het woord "volgend" bij staat. De ontwerp-aanwijzing zal door de twee verantwoordelijke bewindslieden niet eerder worden vastgesteld dan nadat deel 3 van de PKB, het kabinetsbesluit, is genomen. Dat is nu voorzien voor oktober of november. De definitieve aanwijzing zal niet eerder worden vastgesteld dan nadat de Eerste Kamer de PKB heeft goedgekeurd.

Minister *Maij-Weggen*: Ik hoop dat dit verhelderend heeft gewerkt. Zijn er nog vragen over de procedure?

De heer *Hoffscholte* (Aalsmeer): Mevrouw de voorzitter. Ik spreek namens de gemeenteraad en het college van burgemeester en wethouders van Aalsmeer. De gemeente Aalsmeer en enkele andere gemeenten in onze buurt - ik dacht Amstelveen en Uithoorn - zullen een brief sturen om de reactietermijn voor de ontwerp-PKB, dus het eerste stukje van de balk, wat te verlengen tot 1 juni. De reden daarvoor is als volgt. In april treden de nieuwe raden aan. Daardoor kunnen wij deze belangrijke reactie van de gemeente pas plannen voor de raadsvergaderingen van mei. Wij vragen derhalve om de reactietermijn van uiterlijk half mei te verschuiven naar 1 juni, zodat wij een planning kunnen maken voor de nieuwe raden, waardoor zij zich zorgvuldig over dit belangrijke plan kunnen uitspreken.

Minister *Maij-Weggen*: Het is bekend dat de overheid vastzit aan het tijdsbestek van de procedures. Wij zullen het echter serieus bekijken. In het antwoord op de brief die u zult schrijven, kan hierop worden ingegaan.

3. Geluidszones

Minister *Maij-Weggen*: Bij de stukken zijn vijf kaarten met voorontwerp-geluidszones gevoegd. Dat zijn dus voorlopige zones. Er zijn twee kaarten voor het aangepaste vierbanenstelsel: een met de Ke-zone en een met de LAeq-zone voor de periode 1995 tot 2003. Voor het vijfbanenstelsel zijn drie kaarten bijgevoegd: twee kaarten met Ke-zones voor de periode 2003 tot 2015 en een kaart met de LAeq-zone voor de periode 2003 tot 2015. De Ke-zones hebben betrekking op de zone met 10.000 woningen en de gereserveerde zone met 12.600 woningen.

Zoals gezegd, gaat het om voorlopige zones. De zones kunnen nog wijzigen als gevolg van de inspraak op en de parlementaire behandeling van de PKB. In dat geval zal uiteraard opnieuw bestuurlijk overleg moeten plaatsvinden over de **nieuwe zones. Ook in de loop van de zoneringsprocedure kunnen de zones nog veranderen als gevolg van het bestuurlijk overleg en als gevolg van de bezwaren-procedure. Daarom is in de PKB aangegeven dat er nog geringe verschuivingen kunnen plaatsvinden. U moet dan denken aan een orde van grootte van 2 Ke en 2 LAeq.** Dit alles dient wel binnen de doelstelling van de PKB te blijven.

Dat betekent dat tot het jaar 2003 maximaal 15.000 woningen geluidsbelast mogen zijn en tot het jaar 2015 maximaal 10.000 woningen.

De gereserveerde zone. In de PKB Schiphol is vastgelegd dat er twee Ke-geluidszones voor de periode 2003 en 2015 worden vastgesteld: een zone met niet meer dan 10.000 woningen en een zone, een reserveringszone, met niet meer dan 12.600 woningen. Voor alle helderheid vermeld ik dat het voorlopige uitgangspunt is dat de geluidszone met 10.000 woningen toereikend is voor de ontwikkeling en groei van Schiphol. Het gebruik van de luchthaven en dus ook het banenstelsel en het vliegverkeer zullen worden gebaseerd op die zone. In de PKB is echter meteen vastgesteld dat groei op langere termijn wellicht een **grotere zone kan behoeven. Wij spreken dan over de periode na 2010.** De prognoses op dat vlak zijn **toch nog met een aantal onzekerheden** omgeven. Daarom is in de PKB een gereserveerde geluidszone opgenomen met 12.600 woningen. Dit is een planologische reservering. Daarbinnen mag geen nieuwbouw plaatsvinden. Daarbinnen mag wel, zo gewenst, alvast worden geïsoleerd.

De omzettingsprocedure. De extra ruimte tussen de 10.000- en 12.600-zone zullen wij voorlopig niet gebruiken voor het vliegverkeer. De luchthaven Schiphol moet eerst aantonen dat zij al het mogelijke heeft gedaan om het vliegverkeer binnen de 10.000-zone te persen. Ook moet Schiphol aantonen dat een "majeure blokkade van de **mainportontwikkeling**" plaatsvindt als zij in **een bepaald stadium geen gebruik zou mogen maken van die 12.600-zone. Pas als aan die voorwaarden** wordt voldaan - de criteria staan heel nauwkeurig omschreven in de PKB - wordt een nieuwe luchtvaartwetprocedure gestart om die 12.600-zone ook echt te kunnen volvliegen. Daarbij wordt, zoals afgesproken, in elk geval de Tweede Kamer ingeschakeld. Om dit allemaal mogelijk te maken, is een wetsvoorstel in voorbereiding. Dat ligt op dit moment bij de Raad van State. Alles wordt dus klaargemaakt voor de mogelijke noodsituatie. Nogmaals: dit is met veel voorwaarden omkleed; de doorbraak van de ene naar de andere zone mag niet zonder medewerking van de Tweede Kamer plaatsvinden.

De heer *Van Spanje* (Velsen, Gewest IJmond): Ik wil een opmerking maken over de kaart. In de vorige vergadering heb ik gezegd dat Velsenbroek niet op de kaart stond. Dit is een nieuwbouwwijk met 4.500 woningen; de uitbreiding tot 6000

woningen is binnenkort gereed. Ook nu zie ik deze wijk niet op de kaart staan. Ik meld het daarom opnieuw. De wijk ligt boven Santpoort.

Over de geluidszones maken wij geen opmerkingen. Ik wil wel twee andere dingen zeggen. De praktijk blijft dat het vlieggedrag te wensen overlaat. Wij willen graag het signaal afgeven dat Velsen hoopt dat meer werk wordt gemaakt van het handhaven van de routes die op dit moment zijn afgesproken. Hierover zijn erg veel klachten.

Het Gewest IJmond heeft de minister van Verkeer en Waterstaat een brief gestuurd over de nachtnormering. Met die nachtnormering zijn wij niet gelukkig. Dat wil ik graag nu melden.

Minister Maij-Weggen: De ondergronden van de meegestuurde kaarten is niet helemaal actueel. Dat geef ik toe. Er ontbreekt inderdaad een woningbouwlocatie. Het is in feite een steeds terugkerend probleem dat kan blijven bestaan. De ondergronden van de kaarten worden geleverd door de topografische diensten. Tussen het uitbrengen van deze ondergronden en het maken van de kaart kan wel eens een langere periode zitten. Daarom is het mogelijk dat bepaalde woningbouwlocaties niet op de kaart voorkomen. De locaties worden uiteraard wel betrokken bij het onderwerp isolatie en de berekening van de geluidszone. Dat die locaties er niet opstaan, heeft dus een bureaucratische oorzaak. Nu wordt het nog eens genoteerd. Wij hebben er zelf ook al opmerkingen over gemaakt. Deze moeten door de topografische diensten worden verwerkt.

Dan ga ik in op het vlieggedrag en de handhaving van de routes. Er vindt eerst een preventieve toetsing plaats aan de hand van een ontwerp-gebruiksplan, op te stellen door de luchthaven. Vervolgens wordt het gebruik van de luchthaven getoetst aan het vastgestelde gebruiksplan. Op overschrijdingen moeten maatregelen volgen. Repressieve handhaving vindt plaats door controle op de naleving van de voorschriften in de aanwijzing. Als er klachten zijn, kunnen die worden gemeld. Deze zullen dan deel uitmaken van de procedures voor klachtenafhandeling en eventueel van de procedures tot repressie. Op dat vlak is men dus vrij om de zaken bij de bevoegde autoriteiten aan te melden.

Op de nachtnormering ga ik nu niet in. Het is heel goed mogelijk dat een aantal gemeenten het niet helemaal eens is met hetgeen in de sfeer van de nachtnormering is vastgesteld. De nachtnormering zal nog parlementair worden behandeld. Daarna staat de nachtnormering pas definitief vast.

De heer Van Meijgaarden (Zuid-Holland): Ik ga even in op de nachtnormering. Er zijn kaartjes gemaakt waarbij werd uitgegaan van het regeringsvoorstel om de LAeq-norm 27 dB(A) te hanteren. Daarbij zijn contouren geproduceerd die op onderdelen verder reiken dan de 35-Ke-contour. Welke samenhang ziet de minister tussen die contouren in de aanwijzings- en zoneringsprocedure?

Minister Maij-Weggen: De LAeq-norm moet nog worden vastgesteld. Het is dus nog een voorlopige aangelegenheid. Ik ga ervan uit, dat de zonering op basis van de definitieve norm, deze norm of een door de Kamer gecorrigeerde norm, met de grootste mogelijke mate van precisie wordt vastgesteld.

Minister Alders: Bovendien is het in dit geval relevant om op te merken dat de LAeq-norm 27 dB(A) tot isolatie van slaapkamers leidt, maar niet tot ruimtelijke beperking. Dat is een aanmerkelijk verschil dat in de gaten moet worden gehouden.

De heer Van Meijgaarden (Zuid-Holland): Dat is afhankelijk van het antwoord op de vraag of je die relatie uit het oogpunt van milieu en ruimte op die manier wilt leggen. Het lijkt mij, dat dit een zaak is die nog in de Tweede Kamer ter discussie moet staan. De vraag of nachtverstoring een veto vormt voor ruimtelijke ontwikkeling is volgens mij relevant.

Minister Alders: Maar dan moet er meer in de beschouwing worden betrokken. Er wordt namelijk niet alleen gekeken naar de ruimtelijke consequenties van de 35-Ke-contour - daar heeft dit een samenhang mee - maar ook naar het feit dat zowel in het provinciaal beleid van Noord-Holland als in de PKB in een vrijwarings-

contour is voorzien. Het lijkt mij dat er dan geen overschrijdingen van die contour meer zijn.

De heer Van Meijgaarden (Zuid-Holland): Wij moeten hierbij natuurlijk niet alleen naar Schiphol kijken, maar bijvoorbeeld ook naar vliegveld Beek.

Minister Alders: Dat lijkt mij voor Zuid-Holland zeer relevant!

Minister Maij-Weggen: Die zorg lijkt mij meer bij de landelijke overheid te liggen, maar het is wel heel aandoenlijk dat de zorg van de heer Van Meijgaarden zover strekt.

Het is goed om nog eens vast te leggen dat op grond van de LAeq-norm wordt geïsoleerd. Zij vormt geen grond voor woningbouwbeperking. Het staat iedere provincie wel vrij, zelf aan te bevelen om op die plaatsen niet te bouwen. De LAeq-norm is daar echter niet op afgesteld. Was deze norm wel op het niet bouwen afgesteld, dan zou zij heel anders zijn. De LAeq-norm is nu eenmaal op een aantal voorwaarden gebaseerd en die voorwaarden zijn nadrukkelijk niet dat er helemaal niet gebouwd mag worden. Als dat de consequentie zou zijn, zou de LAeq-norm als zodanig opnieuw ter discussie gesteld moeten worden. Die zou dan waarschijnlijk veranderd worden.

De heer Hoffscholte (Aalsmeer): Mevrouw de voorzitter. Zoals u net heeft gezegd, moeten het aanwijzings- en zoneringsbesluit krachtens de Luchtvaartwet in overeenstemming zijn met de PKB. Derhalve ontcom ik er niet aan om af en toe een relatie met de PKB te leggen. Het een hangt immers toch samen met het ander. U zult zich kunnen voorstellen, dat de ontwerp-PKB en de daarmee samenhangende ontwerp-geluidszonering in de gemeente Aalsmeer grote teleurstelling hebben teweeggebracht. Wij menen immers dat de uitgangspunten van het Plan van aanpak Schiphol en omgeving (PASO) bij lange na niet in het kader van de ontwerp-PKB voor Aalsmeer zullen gelden. In plaats van de 10.000 geluidsbelaste woningen die de minister zelf heeft vermeld, zou er in 2015 sprake zijn van 12.600 geluidsbelaste woningen. In het bijzonder voor Aalsmeer geldt echter dat er op het meetpunt K, dat ligt in de bebouwde kom van Aalsmeer-Zuid-Oost, geen sprake zal zijn van het geluidsniveau van 49 Ke, zoals vermeld in het PASO, maar van 53,9 Ke. In huis-tuin-en-keuken-Nederlands betekent dat gewoon een verdubbeling van de geluidsbelasting.

Ik zal nog een paar getallen noemen. In 1990 waren er 5700 starts van de Aalsmeerbaan, die de meeste geluidsbelasting veroorzaakt in Aalsmeer. Volgens de ontwerp-PKB worden dit er in 2015 27.400. In 1990 waren er 6100 landingen. In 2015 zijn dat er alleen via de Aalsmeerbaan: 35.200. Als wij de starts en landingen bij elkaar optellen, dan komen wij in 1990 op plusminus 12.000. In 2015 zijn dat er alleen via de Aalsmeerbaan in totaal 62.600. Dan praat ik dus niet over de belasting via de andere banen. Voor de gemeente Aalsmeer kan men dan niet meer spreken van een dubbele doelstelling, zeg ik tot de minister voor het milieubeleid.

Wat betekent dat concreet voor Aalsmeer? Een toename van het aantal geluidgehinderde woningen binnen de 35 Ke van 1482 nu naar 3005 in het jaar 2015 bij een vijfbanenstelsel. Een kwart van het totaal van 12.600 woningen die binnen de 35 Ke liggen, ligt dus in Aalsmeer. Het aantal te isoleren woningen is ook een mooi getal. Het aantal woningen binnen 40 Kosten-eenheden of meer stijgt van 395 nu tot 1488 in het jaar 2015.

De conclusie is duidelijk. Bij de realisering van de thans gepresenteerde plannen, waarbij de geluidscontouren en de zonering samenhangen, wordt Aalsmeer onevenredig zwaar belast met de gevolgen van de beoogde uitbreiding van Schiphol. Nogmaals, groei van de economie met bevordering van het leefmilieu is op deze manier niet uit te leggen aan de raad en aan de bevolking van Aalsmeer, zeg ik tot de heer Alders.

Het vorenstaande klemt te meer, aangezien opnieuw het gevaar dreigt dat naast de geluidscontouren van 35 en 40 nog een extra zone tot stand wordt gebracht, die buitenwettelijk is en die verband zou houden met de veiligheid. Wij weten dat nog niet precies, maar wij zouden dat graag nader horen van de minister of van zijn medewerkers. Die zone laat men gemakshalve samenvallen met de geluidscon-

tour van 30 Kosten-eenheden op het bij de stukken gevoegde kaartje. Het centrum van Aalsmeer ligt dus helemaal tussen de lijn van 30 en 35 Ke. Dat betekent voor Aalsmeer dat op het overgrote deel van de bebouwde kom geen nieuwbouw of herbouw op enige schaal meer zou mogen plaatsvinden. De minister zal begrijpen dat hiermee de leefbaarheid in het geding komt en wordt aangetast. Hij is toch de minister voor vitaliteit en dynamiek. Om een gemeenschap vitaal te houden is **vervangende nieuwbouw onmisbaar, dat weet hij.**

Hierbij zij **opgemerkt dat deze 30 Ke-lijn niet berust op enige wettelijke grondslag**, maar feitelijk wordt gebruikt bij de toetsing van bouwplannen. Aalsmeer ondervindt hier nog steeds de vervelende gevolgen van. Om een voorbeeld te **geven voor de heer Alders, bij de beoordeling van het bestemmingsplan Kudelstaart-Zuid is inmiddels goedkeuring onthouden aan het plangedeelte** voor de woningen die precies op de grens liggen van die 30 Ke-lijn. Het speelt dus in het ruimtelijk beleid. Het gemeentebestuur maakt derhalve uitdrukkelijk bezwaar tegen deze, zoals wij zeggen, buitenwettelijke contour, die voor de toekomst van **onze gemeente fataal zal zijn.**

Ik heb gehoord dat deze 30 Ke-lijn in Aalsmeer op het departement van VROM wordt beschouwd als een zogenaamde veiligheidscontour, de 10-6 contour. Dat komt totaal niet overeen met de veiligheidscontour van de kaart die was **bijgevoegd als onderdeel van de partiële herziening van het streekplan ANZKG Haarlemmermeer/Schiphol.** Als u die twee contouren naast elkaar legt, dan ziet u dat die 10-6-contour aanzienlijk smaller is. Het zal derhalve duidelijk zijn dat de gemeente Aalsmeer het samenbrengen van geluidslijn en veiligheidscontour met **stelligheid van de hand wijst.**

In de eerste uitnodiging voor dit overleg, van 28 december 1993, wordt gesproken over de mogelijkheid van een gefaseerde aanpak, waarbij zonerings voor het vierbanenstelsel, inclusief de aanpassingen waaraan op korte termijn behoefte bestaat, wordt voorgetrokken, waarna in een tweede ronde de zonerings van het vijfbanenstelsel direct volgt. Tegen een dergelijke gefaseerde aanpak maakt het gemeentebestuur van Aalsmeer ook bezwaar. Wij hebben nogal wat leergeld betaald in de **afgelopen decennia, zie de procedure tussen Aalsmeer en de Staat der Nederlanden. De afgelopen decennia hebben laten zien waartoe een gefaseerde aanpak van de zonerings leidt. Dan is er nooit duidelijkheid en de onduidelijkheid werkt steeds ten nadele van Aalsmeer.**

De hiervoor genoemde gevolgen van de thans voorziene uitbreiding van de luchthaven en de daarmee samenhangende geluidszonerings en contouren maken duidelijk welke nadelen kleven aan de gekozen varianten. Om financiële redenen zijn de meer milieuvriendelijke varianten - voor Aalsmeer is dat met name de aanleg van een baan parallel aan de Kaagbaan - vooralsnog door het kabinet van de hand gewezen. De bevolking van Aalsmeer dringt aan op heroverweging van deze keuze. Het economisch draagvlak dat de luchthaven Schiphol bij uitbreiding creëert, is zo belangrijk dat financiële beperkingen voor een beter leefmilieu niet spoedig kunnen en mogen worden geaccepteerd. Geld mag geen doorslaggevende rol spelen, als **het gaat om de leefbaarheid in de toekomst voor ons en onze kinderen. De gemeenteraad van Aalsmeer zal in de officiële procedure zijn standpunt kenbaar maken over de gepresenteerde plannen.**

Minister *Maij-Weggen*: Ik dank de burgemeester van Aalsmeer voor zijn hartekreet. De meeste door hem genoemde feiten kloppen, daarover verschillen wij niet van mening. Over enkele ervan zijn wat kanttekeningen te maken, maar dat kunnen onze medewerkers zo direct doen. Collega Alders zal vooral op deze materie **ingaan, maar ik wil eerst een globale opmerking maken. De regering heeft een poging gedaan om te komen tot een vermindering van de milieu-overlast in de regio rond Schiphol. Hierdoor wordt het bijna overal beter, maar niet in Aalsmeer. Dat is een bijna onontkoombare, maar voor Aalsmeer natuurlijk heel lastige boodschap. Ik loop daar niet voor weg, maar de regering heeft dit niet lichtzinnig gedaan. Aalsmeer is maandenlang het grootste zorgkind geweest in dit dossier. Na alle afwegingen gemaakt te hebben, is uiteindelijk toch gekozen voor het voorstel zoals hier is geformuleerd, maar het zou niet van veel inzicht getuigen als wij zouden ontkennen dat het voor Aalsmeer lastig is. De rijksoverheid en Aalsmeer moeten proberen om daar op een constructieve manier mee om te gaan. Na deze algemene opmerking zal de heer Alders nader ingaan op de situatie in Aalsmeer.**

Minister *Alders*: Voorzitter. Ik sluit mij aan bij deze inleidende woorden. Er is nu sprake van een interimbeleid, waarmee wordt vooruitgelopen op de totstandkoming van geluidszones. Dat gebeurt op basis van vrijwilligheid. De primaire verantwoordelijkheid hiervoor ligt bij de provincie. Daarover is menigmaal gesproken in het kader van het plan van aanpak. In het plan van aanpak is gestipuleerd dat het interimbeleid niet alleen gebaseerd zou zijn op de 35-Ke-zone, die als benadering gehanteerd zou worden, maar dat er van het begin af aan een vrijwaringszone wordt meegenomen, die wordt gebaseerd op 30 Ke. Het voor de periode 1991-1995 geformuleerde interimbeleid is vastgelegd in de brief van de minister van VROM aan het provinciaal bestuur.

Dat interimbeleid vervalt ogenblikkelijk op het moment dat de zones zijn vastgesteld, laat ik dat vooropstellen. Binnenkort zal een aanpassing van het interimbeleid plaatsvinden. Op grond van wat wij nu weten over de PKB, moeten wij op een aantal plaatsen tot bijstelling komen voor de periode tussen nu en de vaststelling van de zones.

De heer Hoffscholte zegt dat het buitenwettelijk is. Het is buitenwettelijk in termen van de Luchtvaartwet, maar niet in termen van de Wet op de ruimtelijke ordening. Omdat hier overleg plaatsvindt in het kader van de Luchtvaartwet, kan men in dit kader die term hanteren, maar daarmee moet niet de indruk ontstaan dat het niet op de wet gebaseerd is. De Wet op de ruimtelijke ordening is in dit geval wel degelijk van toepassing.

In de afgelopen tijd is er nogal wat gebeurd om bestemmingsplannen op dit punt te toetsen. Ligt Haarlemmermeer-West binnen de vrijwaringscontour of erbuiten? Dat ligt erbuiten, net als Assendelft-Noord. De Osdorper-Binnenpolder ligt er gedeeltelijk binnen, maar in het kader van het breed overleg met het ROA is geconstateerd dat die locatie niet meer in de beschouwing wordt betrokken. De opmerking over Kudelstaart was juist. Er moest een correctie worden aangebracht voor 650 woningen. De Broekpolder kan geheel buiten de vrijwaringszone worden gerealiseerd. Dat zijn de bestemmingsplannen die rechtstreeks te maken hebben met datgene wat voorligt.

Dan kom ik op de opmerking over de samenhang tussen de vrijwaringszone en de externe veiligheid. Er is zeker een relatie tussen de externe veiligheid en de vrijwaringszone. Zoals in de PKB op vele plaatsen is omschreven, is heel nauwkeurig gekeken naar de contour van 10-5 en 10-6. Hoe moet er worden omgegaan met het groepsrisico en met de contour die daaruit voortvloeit? Als je kijkt naar de 10-6-contour, zoals gestileerd weergegeven bij de PKB, zul je zien dat deze altijd is gelegen binnen de 30 Ke-contour. Dat zou dus geen aanleiding hoeven te zijn voor afzonderlijke zonering. In de PKB staat niet dat de 10-6 samenvalt met 30 Ke, maar als je de 10-6 uitrekt en gestileerd vorm geeft voor de hele periode, dan zie je dat deze overal binnen de 30 Ke-contour blijft. Dat staat in de PKB.

Vervolgens wordt de vrijwaringscontour veel breder beargumenteerd in het interimbeleid en dat gebeurde ook al in het PASO. Er wordt geredeneerd vanuit de ruimtelijke kwaliteit.

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening wordt niet alleen gekeken naar de contouren die uit de Luchtvaartwet voortvloeien. Er moet rekening worden gehouden met de ruimtelijke kwaliteit en de totale inpassing. Anders zien wij dat die twee activiteiten op den duur toch naar elkaar toe groeien en elkaar gaan hinderen. Dan moet je een contour voor de ruimtelijke kwaliteit hanteren, waarbij aspecten van externe veiligheid en geluidshinder kunnen worden betrokken. Behalve naar de woningbouw moeten wij ook naar de glastuinbouw van het centrumgebied Aalsmeer kijken. Daarover is een afzonderlijke opmerking gemaakt, namelijk dat de totale aanpak van de glastuinbouw kan leiden tot problemen binnen de contour. Daarvoor kunnen ontheffingen op basis van de wet gehanteerd worden. Dat kan eventueel leiden tot een bepaalde bundeling in het gebied dat samenvalt met het centrumgebied Aalsmeer. Op een aantal plaatsen is dus al aangegeven wat er voor de ontwikkeling van het gebied aan de orde is. Dit lijkt mij een punt dat rechtstreeks voortvloeit uit de PKB en de onderdelen daarvan en niet direct uit datgene wat wij hier nu bespreken. Ik kan mij voorstellen dat deze opmerkingen gemaakt worden, maar ik neem aan dat zij ook in het bestuurlijk overleg over de PKB aan de orde zullen komen. Hoe ga je met de vrijwaringszone om? Is er ergens zo'n samenloop van omstandigheden als in Aalsmeer? Waar moet dat toe leiden? In de memorie van toelichting op de PKB is

terug te vinden dat het bij het genoemde punt zonder aanvullende maatregelen niet lukt. Dat blijft dus een moeilijk punt.

Minister *Maij-Weggen*: Ik wil graag een aanvullende opmerking maken tegenover de heer Hoffscholte van Aalsmeer. Hij is er bang voor dat de geluidsbelasting **geen 49 Ke zal zijn, maar 53,9 Ke**. Er is een toezegging van de NVLS om maximaal te trachten binnen de 49 Ke te blijven. Wij kunnen hen daartoe om verscheidene redenen niet dwingen. Dat zou weer andere problemen met zich brengen. Maar de belofte van de NVLS is er wel. Je kunt die niet juridisch vastleggen, maar hierover kan wel nog eens met de NVLS worden gesproken.

De heer Hoffscholte maakte voorts nog een opmerking over de gefaseerde aanpak. Laat daarover **geen twijfel bestaan: het kabinet en de ministers van VROM en van Verkeer en Waterstaat hebben een sterke voorkeur voor de gezamenlijke aanpak**. Wij zetten de gefaseerde aanpak toch procedureel in gang om niet in de val te lopen van de uitspraak van de rechter, die ons heeft gevraagd ervoor te zorgen dat de **zonering van de vier banen in elk geval in 1995 rond is**. Om Schiphol niet in een onmogelijke situatie te brengen, hebben wij voorgesteld om de aanpak te splitsen als dat echt noodzakelijk is. Nogmaals, het is niet onze wens en er steekt ook niks achter. Wij proberen niet het een te doen en het ander zo lang mogelijk na te laten. Wij hebben er groot belang bij om beide zo snel mogelijk uit te voeren, zo mogelijk zelfs tegelijkertijd. Ik hoop dat u hierbij van de goede trouw van de regering wilt uitgaan. De rechter dwingt ons nu eenmaal om rekening te houden met een gesplitste procedure. Zo heeft de Tweede Kamer het ook berept en zo is zij er ook mee akkoord gegaan.

De heer *Van Essen* (V&W/PMMS): Ik heb het nog even opgezocht: in de startnotitie UMER 5, die is opgesteld door de NV Luchthaven Schiphol, wordt expliciet vermeld dat de Luchthaven Schiphol het op zich neemt om in het kader van de UMER 5 te onderzoeken op welke wijze de 49 Ke in punt K zal worden gehaald.

Mevrouw *Van Diepen-Oost* (Noord-Holland): Mevrouw de voorzitter. De volgende reactie van de provincie Noord-Holland is misschien al voor een deel bij de departementen bekend.

Door het korte tijdsbestek heeft binnen de provincie Noord-Holland nog geen afstemming met de gemeenten plaatsgevonden. Ik neem echter aan, dat hiervoor tot juni gelegenheid is.

In uw inleiding heeft u al gezegd dat het vorige overleg op 20 januari 1993 werd gevoerd en dat daarna de IMER, de PKB 1 en het Streekplan Amsterdam Noordzeekanaalgebied ter visie zijn gelegd. Daarop heeft de provincie de aanpassingen afgestemd. Zowel het kabinet als de gedeputeerde staten van Noord-Holland hebben in juli 1993 een voorlopige voorkeur uitgesproken voor 5P.

Ik ga eerst in op de gekoppelde aanwijzing geluidszone voor het huidige en het toekomstige banenstelsel. Gedeputeerde staten van Noord-Holland steunen het uitgangspunt dat er zo snel mogelijk duidelijkheid moet ontstaan over de geluidszonering voor Schiphol. Daartoe dringen ook wij erop aan, dat er een gekoppelde aanwijzing en zonering komt voor zowel het vierbanenstelsel als het toekomstige vijfbanenstelsel. De in de PKB 1 en in het ontwerp-streekplan gedane uitspraken over de aantallen woningen die met niet meer dan 35 Ke belast mogen worden, dienen daarbij als uitgangspunt te worden gehanteerd.

Dan wil ik nog iets zeggen over de omzettingsprocedure. In de PKB 1 en in het ontwerp-streekplan wordt gesproken over de volgende geluidszones:

- voor de periode vanaf 1995 tot de ingebruikname van de vijfde baan, de geluidszone voor het vierbanenstelsel met maximaal 15.000 in 1990 bestaande woningen;
- voor de periode daarna, de geluidszone met maximaal 10.000 woningen.

Daarnaast is een reserveringszone aangegeven die een eventuele, later vast te stellen geluidszone met maximaal 12.600 in 1990 bestaande woningen mogelijk maakt. Bovendien heeft het kabinet in de PKB 1 een zogenaamde omzettingsprocedure voorgesteld.

GS van Noord-Holland hebben in aanvulling op de in de PKB genoemde uitgangspunten voor de omzettingsprocedure in hun ontwerp-streekplan bepaald dat het

streekplan zal moeten worden herzien voordat aan de vaststelling van een dergelijke geluidszone wordt meegewerkt.

De nachtnormering. Gedeputeerde staten van Noord-Holland hebben in het ontwerp-streekplan geen uitspraken gedaan over de door het kabinet gekozen nachtnormering. Zij hebben al eerder laten weten dat zij bezwaren hebben tegen een nachtelijke geluidszone op basis van de dosismaat L_{Aeq} met als grenswaarde 27 dB(A), zolang daarbij wordt uitgegaan van een middelingstijd van 365 nachten. Ik stel het op prijs, dat hier te herhalen. Bij een zo lange middelingstijd achten wij de handhaafbaarheid en de bescherming van de omwonenden tegen piekbelasting te enen male onvoldoende. De geluidsbelasting kan gedurende enkele tientallen nachten aanzienlijk boven de 27 dB(A) uitkomen zonder dat de voor-gestelde normering wordt overschreden. Zowel voor de exploitant als voor de handhavende instantie is het ondoenlijk bij deze werkwijze afdoende maatregelen te nemen ter voorkoming van normoverschrijding. Voor een effectieve handhaving moet de dosismaat L_{Aeq} eigenlijk worden toegepast op 1 nacht. Wanneer uit overwegingen van exploitatiebaarheid van de luchthaven toepassing van de grenswaarde 27 dB(A) op 1 nacht onhaalbaar zou zijn, dan zou minstens vastgehouden moeten worden aan de toepassing van de norm op 7 aaneengesloten nachten. Dit is wellicht een aanvaardbaar compromis. Ik heb begrepen dat hierover nog discussie zal volgen. Wij blijven hier bij de Tweede Kamer op aandringen, te meer omdat uit de voorlopige schattingen blijkt dat extra isolatiekosten die uit ons voorstel kunnen voortvloeien, beperkt zullen blijven. Het aanvullend onderzoek naar een banenstelsel 5GG. Op verzoek van een aantal maatschappelijke groeperingen en op aandringen van provinciale staten hebben de gedeputeerde staten van Noord-Holland onlangs aangekondigd, een onderzoek te laten uitvoeren naar een banenstelsel waarbij de Zwanenburgbaan wordt vervangen door twee gedraaide banen. Dit onderzoek dient ter nadere onderbouwing van de in het ontwerp-streekplan en de PKB 1 gemaakte keuze voor een vijfde parallelle baan. De keuze van Noord-Holland voor de 5P blijft voornog onaangetast. GS hebben voorgesteld dit onderzoek te laten uitvoeren ter nadere onderbouwing van de maatschappelijke discussie die thans plaatsvindt. Er is verder voorgesteld, dit onderzoek te laten uitvoeren onder auspiciën van de Stuurgroep PMMS en het te laten coördineren door het Projectbureau PMMS.

Minister Majj-Weggen: Ik dank de gedeputeerde voor haar inbreng.

De opmerking dat er nog geen afstemming heeft plaatsgevonden met de gemeenten, neem ik voor kennisgeving aan. Het lijkt mij dat zij daarmee haar verhaal in een specifieke context heeft willen zetten.

De opmerking over de voorkeur voor een gekoppelde aanwijzing kan ik alleen maar beschouwen als een ondersteuning van het regeringsbeleid. Dat heeft immers ook onze voorkeur. Ik heb net al uitgelegd, dat wij door de rechterlijke uitspraak wellicht tot het uitvoeren van de tweede keuze zullen worden gedwongen en dat wij daarvoor nu al vast alles op gang moeten brengen.

Mevrouw Van Diepen heeft gesteld dat voor de omzettingsprocedure een wijziging van het streekplan noodzakelijk is. Het lijkt mij niet nuttig en niet nodig om nu een diepzinnige discussie over procedures te voeren, maar ik meld wel dat mijn ministerie en het ministerie van VROM een andere mening zijn toegedaan. Het is wellicht nuttig om nog even te bekijken of zij het van de goede kant ziet.

Waarom zou men zich lasten op het lijf halen als dat niet echt nodig is?

De gereserveerde geluidszone is in de PKB opgenomen en wordt bij een aanwijzingsbesluit vastgesteld. Via een aanwijzing van de minister van VROM moet deze in de desbetreffende bestemmingsplannen worden verwerkt. De aanwijzingen van de minister van VROM worden ook bij het aanwijzingsbesluit van de minister van Verkeer en Waterstaat gegeven. Er is dus in feite sprake van een aanwijzing. Daarvoor is een wijziging van het streekplan niet meer nodig. Een wijziging van het streekplan is vooral nodig om bestemmingsplannen aan te laten passen, maar als dat al met een directe aanwijzing gebeurt, is dat niet meer echt noodzakelijk. Het is een zaak die best nog eens door juristen tegen het licht gehouden mag worden. Ik meld alleen voor alle zuiverheid dat wij daar op grond van de informatie van onze juristen een iets andere visie op hebben.

De opmerking over de nachtnormering zal ik noteren. Hierover volgt nog een uitvoerige parlementaire behandeling. Wellicht kunnen GS die zaak ook nog eens

bij de Tweede Kamer neerleggen. Ik moet wel zeggen dat het gevolg van deze benadering een aanscherping van de nachtnorm is. Daar moeten wij gewoon eerlijk over zijn.

De heer *Van Meijgaarden* (Zuid-Holland): Het gaat niet alleen om een aanscherping, maar vooral ook om de handhaving.

Minister *Alders*: Er ligt thans een voorstel tot wijziging van de wet voor. Mede naar **aanleiding van uw reacties wordt onderzoek naar de handhaving verricht. In de nota naar aanleiding van het eindverslag wordt vermeld dat het de bedoeling is,** dit onderzoek af te ronden voordat de behandeling plaatsvindt. Het handhavingsaspect is dus gesignaleerd. Bij het onderzoek zal worden bekeken wat mogelijk is.

Minister *Majj-Weggen*: Dit belangrijke punt zal dus zeker nog aan de orde komen. Ik neem kennis van het feit dat de provincie Noord-Holland een nieuw onderzoek heeft aangevraagd. **Ik begrijp echter dat dit vooral is gedaan om haar primaire keuze beter te kunnen onderbouwen.** Mevrouw *Van Diepen* heeft gezegd dat GS dit graag bij de Stuurgroep PMMS wil aankaarten. Het is geen enkel probleem om de zaak in dat kader nog eens te bespreken.

Mevrouw *Van Diepen-Oost* (Noord-Holland): Onze argumenten gelden ook voor de andere partners.

Minister *Majj-Weggen*: Dat geldt inderdaad ook voor de andere partners. Om die reden zal de zaak in PMMS-verband nog eens aan de orde moeten komen.

De heer *Jonker* (Amsterdam): Voorzitter. De gemeente Amsterdam is convenantspartner in PMMS en uit **dien hoofde heb ik mogen deelnemen aan de werkzaamheden van de stuurgroep.** De **gemeente Amsterdam is ook minderheidsaandeelhouder van NV Luchthaven Schiphol.** Uit dien hoofde maak ik deel uit van de raad van commissarissen van de luchthaven. Dan zou je denken dat er weinig verrassingen meer kunnen gebeuren, maar dat is wel gebeurd met de brief van 28 december. **Daarin werd een geheel nieuw fenomeen ten tonele gevoerd, dat ik in geen van die hoedanigheden eerder heb gehoord. Daarin staat dat de minister voornemens is tot 2003 baan 04.22 op substantiële wijze in te zetten voor het vliegverkeer van Schiphol.**

Baan 04.22 is een baan van het oude Schiphol, voordat het nieuwe vierbanenstelsel was aangelegd. Die baan werd in het verleden voor kleine zakenvliegtuigen gebruikt. **Vrij recent, bij de sluiting van de Buitenveldertbaan, is zij op wat systematischer wijze ingezet, naast de Kaagbaan. Dat smaakt kennelijk naar zoveel meer dat men voornemens is deze baan permanent te gebruiken tot 2003,** zie de eerste kaart. De directie van de luchthaven Schiphol komt nu ook met voorstellen om daarin te gaan investeren met instrument-landingsystemen en allerlei verlichting.

Dat is iets geheel nieuws, dat wij niet eerder wisten. Dat betekent dat het vijfbanenstelsel niet pas in 2003 wordt gerealiseerd, maar reeds anno nu. Wij hebben er ineens een vijfde baan bij. Dat staat in geen van de stukken over de PKB. Er wordt systematisch over vier banen gesproken. Boven de kaart staat ook S4S2, met de 4 van vier banen, dus wij krijgen er ook nog een nieuwe vijfde baan bij. Die baan wordt aanvankelijk bedoeld voor 8% van het vliegverkeer. Dat is echt heel substantieel.

Op deze kaartjes ligt de grens van 35 en 40 Kosten-eenheden net zodanig dat er geen woningen last van hebben. Maar een heel groot deel van de Amsterdamse binnenstad en de aangrenzende woonwijken valt binnen de 20 Ke-zone, waarbinnen gehinderden wonen. Wij vinden uitdrukkelijk dat een overweging bij het beleid van de luchthaven moet zijn hoeveel gehinderden er zijn, en niet alleen de **grens waarbinnen al of niet woningen zijn. Wij maken ernstig bezwaar tegen de wijziging die nu is doorgevoerd. Wij wensen dat het gebruik van de baan 04.22 na de renovatie van de Buitenveldertbaan wordt teruggebracht tot het historische gebruik dat van die baan werd gemaakt.**

Deze boodschap hebben wij de afgelopen weken al enkele malen neergelegd in

ambtelijk overleg. Er zou toegezegd zijn dat er nog bestuurlijk overleg met diverse instanties zou volgen. Het zou in de voetnoten bij de uitvoerings-MER terechtkomen. Van al die zaken komt weinig terecht, vandaar dat ik reageer op de uitnodiging in de brief van 3 februari. Daarin staat dat de onderbouwing van het kaartenmateriaal nog voorlopig is en op basis van het bestuurlijk overleg kan worden gewijzigd. Daarom herhaal ik mijn verzoek om baan 04.22 niet als vijfde baan voor Schiphol te gebruiken.

Minister *Maij-Weggen*: Ik dank wethouder Jonker voor zijn bijdrage. Ik had de eer om vorige week nog op die baan te landen. Ik geef toe dat ik mooi uitzicht had op Amsterdam. De baan is op het ogenblik in gebruik, omdat de Buitenveldertbaan buiten gebruik is. Onder bepaalde weersomstandigheden, zoals bij zware westenwind, is deze baan het meest geschikt om binnen te vliegen. Dat was ook het geval toen ik vorige week woensdag binnen vloog. De NVLS heeft niet zozeer gevraagd om deze baan structureel sterk te gaan gebruiken, maar wel om deze baan beschikbaar te houden voor extreem slecht weer. In die zin hebt u gelijk met de opmerking dat het naar meer smaakte. De bedoeling is niet om de baan structureel in gebruik te nemen, maar, voor zover mij bekend, om de baan beschikbaar te houden als alternatief bij problemen. Er is al toegezegd dat er nader overleg over komt tussen NVLS, Amsterdam, RLD en LVB. Dan kunnen wij precies bekijken wat de bedoeling is. Zijn er zulke snode plannen als nu wordt verondersteld, of is het gewoon een praktische aangelegenheid? Het is absoluut niet de bedoeling om er een vijfde baan van te maken, dat moet hier niet blijven hangen.

De heer *Jonker (Amsterdam)*: De bijlage bij de brief van 28 december geeft aan dat baan 22 bij 7,8% van de landingen op Schiphol wordt gebruikt. Dat is uw brief.

Minister *Maij-Weggen*: Dat is dus geen vijfde baan, want die zal zeker vaker worden gebruikt. Dat is misschien ongeveer de verwachting. Ik begrijp dat het gevoelig ligt, misschien ook vanwege het recente overvliegen overdag over Amsterdam. Het moet nog eens heel precies worden bekeken, zodat misverstanden tijdig uit de weg kunnen worden geruimd. Het is geen vijfde baan en zij zal selectief worden gebruikt.

De heer *Heuer (RLD)*: In de PKB is het percentage van 7,8% genoemd als ruimtelijke reservering. In de UMER zal uiteindelijk worden aangegeven wat het feitelijk verwachte percentage van baangebruik wordt en welk gebruik er van die reservering mag worden gemaakt. Ik vermoed dat wij dan op een ander percentage uitkomen. Ik denk niet dat het hoger zal zijn.

Minister *Maij-Weggen*: Dit is dus nog een punt van nader overleg.

De heer *Van den Heuvel (Amstelveen)*: Mevrouw de voorzitter. Ik spreek namens het college van burgemeester en wethouders. Allereerst wil ik opmerken dat het tijdstip van het bestuurlijk overleg, zo kort na de start van de inspraak, mij slechts in staat stelt om een voorlopige, globale eerste reactie te geven op de aanzet tot aanwijzing van de zone en in het verlengde daarvan deel 1 van de PKB. Het college en uiteindelijk de nieuwe raad van Amstelveen zullen eerst in mei hun standpunt kunnen bepalen. Ik breng dan ook in aansluiting op burgemeester Hoffscholte van Aalsmeer het gemeentelijk verzoek onder de aandacht om de inspraaktermijn te verlengen tot 1 juni.

Amstelveen dringt sterk aan op vaststelling van zowel de zone voor het huidige vierbanenstelsel als voor het vijfbanenstelsel met een parallelle vijfde baan uiterlijk in 1995. Als eerste indruk kan ik u meedelen dat wij kunnen instemmen met de beleidsvariant van de aanleg van een parallelle vijfde baan.

Indien vanwege zwaarwegende redenen een gekoppelde vaststelling van de zone voor een vier- en vijfbanenstelsel in 1995 niet mogelijk zal zijn, kunnen wij, zij het node, instemmen met een vaststelling van de zone voor een parallel vijfbanenstelsel in uiterlijk 1997. Een strikte voorwaarde daarvoor is evenwel dat de uitvoering van het isolatieprogramma niet wordt opgeschort tot 1997 en dat er in 1995 wordt gestart met het isolatieprogramma, gebaseerd op alle woningen in de 40-Kosten-eenheden-contour, behorend bij het vierbanenstelsel voor de periode

1995-2003. Deel 1 van de PKB zou hierop dan moeten worden aangevuld. Wij willen niet het risico lopen dat er een groot aantal jaren niets zou gebeuren. Bij bestudering van de IMER is ons het grote aantal starts vanaf de Buitenveldertbaan opgevallen. Men zegt daarin dat 13,8% van de totale starts vanaf die baan hebben plaatsgevonden. De gegevens van de commissie geluidshinder Schiphol, die verstrekt zijn door de luchthaven, zeggen dat daadwerkelijk maar 3% van de starts vanaf die baan hebben plaatsgevonden. Wat betekent dit nu? Door aan te nemen dat er in 1990 een groter aantal starts heeft plaatsgevonden dan in werkelijkheid, ontstaat een uitstulping van de 35-Ke-contour, met als gevolg dat er ruim 6200 woningen binnen die contour zouden liggen. Gegevens over 1990 hebben wij niet. Maar in het PASO is de situatie van 1989 beschreven, toen 7% van de starts vanaf de Buitenveldertbaan plaatsvonden. In dat jaar lagen er 2400 woningen binnen de 35-Ke-contour. De conclusie is dat wij ons niet aan de indruk kunnen onttrekken dat het referentiekader voor 1990 is gemaximaliseerd op 6200 woningen.

Wij zouden het zeer op prijs stellen als het referentiekader nog eens kan worden gecontroleerd en dan eventueel wordt vastgesteld volgens de feitelijke gegevens van 1990. Dit heeft namelijk ook consequenties voor de beoordeling van de zone 4S2 1995-2003. Daarin wordt gesuggereerd dat de situatie voor Amstelveen en Buitenveldert in de eerste planperiode aanzienlijk verbeterd door het gebruik van onder andere baan 22. Gesproken wordt van 3000 woningen minder binnen de contour van 35 Ke, terwijl deze woningen in de huidige situatie, volgens de werkelijke gegevens van 1990, nooit binnen die zone hebben gelegen. Dat zou dus slechts een gesuggereerde verbetering zijn.

Mevrouw Van Diepen heeft het uitvoerig gehad over de nachtnormering. De daaraan gekoppelde omvang van de nachtisolatie weegt enorm zwaar. De middeling van de norm LAeq over een heel jaar vinden wij onaanvaardbaar, met name voor de Buitenveldertbaan, die niet het gehele jaar in gebruik is. Wij pleiten ervoor, de norm te betrekken op één maatgevende nachtperiode en het isolatiegebied daarop af te stemmen. Met andere woorden, de nachtcontour kan onze instemming niet krijgen.

Gaarne zou ik geïnformeerd worden onder welke omstandigheden en in hoeveel nachten per jaar de Buitenveldertbaan in de nacht voor startend en landend vliegverkeer wordt gebruikt. Wij bedoelen dat wij graag zien dat maatregel 27 uit het PASO wordt uitgewerkt. Deze is: de Buitenveldertbaan dicht, tenzij...

In de stukken wordt ook gesproken over een nauwkeurigheidsmarge van 2 Ke voor de ontwerp-zone. Ik breng onder uw aandacht dat een marge van 2 Ke al snel het lot bepaalt of enige honderden woningen meer of minder in de zone zullen vallen, zeker in het dichtbewoonde gebied Amstelveen-Noord/Buitenveldert. Een dergelijke marge draagt zeker niet bij aan duidelijkheid voor de bevolking. Zij wil immers nu inzicht in de gevolgen van de zonering en van de ontwerp-zones voor de eigen woning.

In uw brief wordt ook gesproken over het uitvoeren van optimalisatieberekeningen. Moet ik daaruit afleiden dat de thans gepresenteerde ontwerpcontouren nog niet zijn geoptimaliseerd? Gaarne zou inzicht willen krijgen aan welke maatregelen er wordt gedacht.

Ik zei reeds dat de gemeente Amstelveen eerst in mei haar definitieve standpunt zal bepalen. Ik wil nu reeds een voorbehoud maken op het punt van de omzetting van de zone naar een reserveringszone van 12.600 woningen. Tot zover mijn reactie.

Minister *Maij-Weggen*: Ik dank de wethouder voor zijn inbreng. De eerste twee punten waren al door voorgaande sprekers behandeld. Ik neem aan dat de beantwoording daarvan afdoende is. Over het isolatieprogramma kan ik zeggen dat er op dit moment al wordt geïsoleerd. Dat is de zogenaamde pre-sanering. Deze isolatiefase loopt tot 1995. In de PKB is opgenomen de isolatie voor het vier-en-vijfbanenstelsel, die voor 2003 wordt afgerond. Dat is gebaseerd op de veronderstelling dat de aanwijzingsprocedure in 1995 afgerond zal zijn. De 12.600 woningen in de gereserveerde zone moeten uiterlijk in 2006 zijn geïsoleerd, als tenminste het besluit is genomen om in die zone te gaan vliegen. De bedoeling is dat het volgende isolatieprogramma meteen vanaf 1996 wordt opgepakt. Wij beginnen daar zo snel mogelijk mee en proberen om dat op de afgesproken

data af te ronden.

Wat betreft de optimalisatie worden wij eigenlijk aangevallen op ons eigen goede gedrag, als men zegt dat het feit dat er nog meer wordt geoptimaliseerd, betekent dat wij het tot nu toe nog niet goed genoeg hebben gedaan. In onze eindeloze creativiteit en door onze gestage kennisvermeerdering hopen wij het steeds beter te kunnen. Wij doen het naar eer en geweten zo goed mogelijk, maar dat sluit niet uit dat er slimmere methoden kunnen worden gevonden om het beter te doen. Wij zetten ons verstand en ons handelen niet op nul. Daarom bezien wij de zaak in een bepaalde fase nog eens en kijken of er nog iets bij kan. Dan moet men niet gaan roepen dat wat wij met ons goede gedrag hebben gedaan, nog niet goed genoeg was.

De heer *Heuer* (V&W): In de stukken is gesteld dat de vorm van de contour - ik heb het nu dus niet over de oppervlakte - op bepaalde punten tot 2 Ke kan afwijken. Dat heeft met name te maken met het feit dat voor de periode tot 2003 nog niet alle optimalisaties zijn verricht. Bij de uitspraak over 2 Ke maximaal wordt er wel van uitgegaan, dat wij binnen de doelstellingen blijven: 15.000 woningen voor 1997 en 10.000 woningen voor de toekomstige situatie. Besluit de Kamer echter tot een andere nachtnorm of komt uit de PKB 3 een heel andere baan, dan krijg je natuurlijk heel andere Ke-contouren. Dan zal hierover opnieuw overleg moeten plaatsvinden. Dat heeft de minister al aangeduid.

Hoe vaak wordt de Buitenveldertbaan gebruikt? In de bijlagen van de PKB 1. in de IMER, is aangegeven dat de Buitenveldertbaan in de situatie met de nieuwe vijfde, parallelle baan voor 3% van de starts en 8% van de landingen zal worden gebruikt. Dat is de optelsom van dag en nacht. Dat zijn de ramingen. De Buitenveldertbaan zal dus bijna alleen worden gebruikt als dat door de weersomstandigheden, bij harde westenwind, noodzakelijk is.

Dan ga ik in op de situatie in 1990. Er is gesignaleerd dat niet is uitgegaan van de feitelijke situatie. Dat klopt. Er is uitgegaan van een soort gecorrigeerde feitelijke situatie. Daarbij is rekening gehouden met meteogegevens over de afgelopen dertig jaar. Uit die meteogegevens is gebleken dat het jaar 1990 met zijn extreem harde wind geen representatief jaar is geweest. Men heeft geprobeerd 1990 te construeren als een gemiddeld jaar. Een vergelijking tussen de praktijk en de aannames laat zien dat er in werkelijkheid meer landingen en minder starts zijn geweest. Die cijfers mag je niet zomaar optellen, maar als je dat wel zou doen, blijkt dat het feitelijke beeld niet zoveel afwijkt van het beeld dat in de IMER en dergelijke is gegeven. Het is een ingewikkeld verhaal, maar het is helaas niet anders. Een en ander staat uitvoerig beschreven in de IMER. Ik probeer het nu in gewoon Nederlands uit te leggen.

Minister *Maij-Weggen*: Als wij nog iets op moeten schrijven, zijn wij daartoe altijd bereid.

De heer *Alders* fluistert mij net in dat er geen misverstand mag blijven bestaan over de 12.600 woningen. De isolatie van het extra aantal woningen wordt meteen bij de rest betrokken. Ik heb het volgens mij al in mijn algemene inleiding gezegd.

De heer *Verbruggen* (Uithoorn): Voorzitter. Ik ben toch een beetje in de war geraakt. Enerzijds heeft de minister helder uitgelegd waarop dit overleg zich zou moeten richten, anderzijds constateert zij dat wij toch een beetje ingaan op een aantal zaken dat bij de PKB een rol speelt. Ik zal proberen om dat niet te doen. Ik sluit mij nadrukkelijk aan bij hetgeen de gedeputeerde van Noord-Holland heeft gezegd over de LAeq-norm en bij de woorden over de 49-Ke-contour die in Aalsmeer gaat gelden. Als Siamese tweeling van Aalsmeer hebben wij daar natuurlijk ook de nodige zorgen over.

Ik zit echter ook nog ergens anders mee. "Als er haren in de soep komen, kan dat tot problemen leiden", aldus de minister. Ik heb om heel andere redenen regelmatig last van haren in de soep, maar toch denk ik daar steeds over na. De minister zegt dat er geen addertje onder het gras zit. Ik geloof haar als zij zegt dat wij niet in de val lopen. Maar in hoeverre verspeelt een gemeente nu haar hand? Wij praten nu niet over de PKB, noch over de IMER. De logica van het tegelijkertijd vaststellen van een zonering voor het huidige banenstelsel en voor het toekomstige banenstelsel ziet de gemeente Uithoorn wel in. Wij weten echter allemaal dat er nogal

wat discussie zal volgen. Er komt ook nog een inspraakronde. Voorts zal een aantal gemeenten zich tot de minister richten met het verzoek om uitstel tot 2 of 3 juni. Zij willen gelegenheid hebben om de raad te informeren. De kennis van de oude raad moet worden overgebracht, zodat die bij de besluitvorming kan worden betrokken. Wij weten allemaal dat dit verdrag op zal leveren. Het kabinet staat echter onder druk en dient tot besluitvorming over de uitbreiding van Schiphol over te gaan. Ik meen dat ik daar enigszins bezorgd over mag zijn. De uitspraken die de gemeente nu doet, worden straks misschien gebruikt. Dan wordt misschien verwezen naar onze uitspraak dat wij het ermee eens zijn dat beide zoneringen in 1995 gerealiseerd moeten zijn. De minister zegt dat het mis kan gaan. Maar het gaat mis. Wij weten allemaal dat die verdraging eraan komt. Moeten wij dan niet beiden zeggen dat alternatief B een feit is? Of zorgt de minister ervoor, dat de gemeenten in alle gevallen voldoende tijd krijgen om zich te daarop voor te bereiden?

Minister *Majj-Weggen*: Ik zal proberen hierover helder te zijn. Ik heb al toegezegd dat wij dit serieuze punt, dat ik ook zelf al heb gezien, precies zullen bekijken. U weet dat ook wij een beetje klem zitten. Tegen die achtergrond moet een datum worden gevonden die ons niet klemzet en u geen moeilijkheden bezorgt. Op dit moment ben ik niet in staat om dat precies na te gaan.

Bindt u zich nu? Nee, dat doet u niet. Dat doe u in feite pas als u in het vervolgoverleg niet alleen de aanwijzing, maar ook de PKB heeft besproken. Wij hopen nu wel dat u begrijpt waarom de procedure wordt ingezet. De procedure wordt ingezet om in een noodgeval alvast de situatie met vier banen te kunnen regelen. Anders kunnen wij in grote moeilijkheden geraken. Ik verwijs nog eens naar wat de rechter heeft gezegd. Stel dat wij deze tussenstap niet goed voorbereiden. Dan kunnen wij een en ander in een noodgeval dus ook niet doorvoeren. U hoeft maar te bedenken in welke positie Schiphol dan kan komen als de rechter besluit om de dossiers helemaal onklaar te maken. In die val moeten wij natuurlijk niet stappen. Ik neem aan, dat u dat ook wel inziet. Het is dus een noodsituatie waarop wij ons nu al moeten voorbereiden.

De haren die eventueel in de soep kunnen komen, kent u zelf het beste. Uw opmerking was dan ook zeer relevant. De haar die ik eventueel zie, is inderdaad de haar met betrekking tot de gemeenteraden. Deze raden zullen wisselen en ik heb er begrip voor, dat de nieuwe gemeenteraden zich willen verdiepen in de materie. Daar kan iets onverwachts uit voortkomen. Dat weten wij niet. Nogmaals, ik hoop dat wij alles in goede banen kunnen blijven leiden. Op dit punt is dat echter nog niet helemaal zeker. Dat aspect ligt echter niet bij ons. Het gaat daarbij vooral om de samenwerking met de lagere overheden. Ik hoop dat iedere gemeente haar verantwoordelijkheden een beetje kent en zich maximaal zal inspinnen om ons te helpen de procedures goed te doorlopen.

De heer *Heuer* (V&W): De minister heeft al gezegd dat u zich in het kader van deze procedure niet bindt. Het is een feit dat er in het kader van deze procedure - dat bleek uit de sheets die de heer Van Essen heeft toegelicht - nog ruimte is voor het inbrengen en formuleren van bezwaren. Het afrondend bestuurlijk overleg dat wij voor juni hebben voorzien is dus niet de allerlaatste kans om visies en bezwaren kenbaar te maken.

De heer *Alders*: Ik wil nog een opmerking maken over de rol van het bestuurlijk overleg. In een bestuurlijk overleg kan ook worden vastgesteld dat er verschillen van opvatting zijn. Het bestuurlijk overleg in het kader van de Wet op de ruimtelijke ordening, leidt er niet per definitie toe dat wij aan het eind kunnen zeggen dat alle gemeenten en alle provincies het op alle onderdelen met ons eens zijn. Het bestuurlijk overleg kan er onder andere toe leiden dat verschillen worden geconstateerd. Die worden dan ook als zodanig gerapporteerd aan het orgaan dat daarover uiteindelijk zijn oordeel moet vellen, zijnde het parlement.

De heer *Van Meijgaarden* (Zuid-Holland): Ik vraag mij af wat de zin is van een bestuurlijk overleg als het bestuur zich daarop niet voldoende heeft kunnen voorbereiden. Daar gaat het mij om.

Minister *Maij-Weggen*: Daarover hebben wij in het begin al gesproken. Dit bestuurlijk overleg is nog niet afsluitend. Het heeft een oriënterend karakter. Nu kunnen wij elkaar nog eens uitleggen hoe een aantal zaken precies in elkaar steekt. Voorts willen wij u zo goed mogelijk voorbereiden op de vervolgproucedure. Als over en weer vast conclusies worden getrokken, is dat mooi meege-nomen, maar dat is niet de absolute doelstelling van dit bestuurlijk overleg.

De heer *De Ridder* (Uitgeest): Voorzitter. U zult zich wellicht kunnen voorstellen dat Uitgeest vooral interesse heeft voor de consequenties van de vijfde baan. Bij de contouren valt een ding op. Uitgeest wordt bij de 27 L_{Aeq} niet echt geraakt. Enerzijds zijn er zaken die je in het kader van Schiphol voor lief moet nemen. Anderzijds komt uit de berekeningen naar voren dat 1.092 woningen geïsoleerd moeten worden. De tekening en de tabel kan ik op geen enkele wijze met elkaar in verbinding brengen. Als je naar het desbetreffende punt kijkt, zou je vermoeden dat het om niet meer dan 300 of 350 woningen gaat. Wij hebben geprobeerd hierover helderheid te krijgen, maar dat is niet gelukt. Er is alleen het vermoeden uitgesproken dat bij de berekeningen wel en bij de contouren geen rekening is gehouden met meteomarges. Kloppen die contouren? Of worden wij straks op grond van andere overwegingen toch nog met grotere contouren geconfronteerd? Uiteindelijk bepaalt de kaart toch het beeld. De gemeente is van plan aan het noorden van de gemeente tot uitbreiding over te gaan. Deze uitbreiding staat nu niet ter discussie, maar hetzelfde verhaal kan voor de 35 en de 40 Ke-lijnen gelden.

Minister *Maij-Weggen*: Dat is een vrij technische aangelegenheid, waarover de heer Van Deventer iets zal zeggen.

De heer *Van Deventer* (VROM): Alle contouren die in de planologische kern-beslissing staan, ook de nachtcontouren, zijn inclusief de meteomarge. **Alle contouren die in het IMER zijn gepresenteerd, zijn zonder deze meteomarges. Als de getallen worden gebaseerd op datgene wat in de PKB staat, moeten wij nog wel even kijken of er geen gekke dingen in zitten.**

De heer *De Ridder* (Uitgeest): Dan stel ik vast dat er iets heel gekks aan de hand is. Het zijn geen nieuwbouwwijken. Die lijnen zijn in de verste verte niet met elkaar in overeenstemming te brengen. Ik neem aan dat wij daarover nog een keer met elkaar zullen spreken.

Minister *Maij-Weggen*: Dat is een van de nuttige dingen van dit overleg. Als wij de indruk hebben dat er iets niet klopt, al hopen wij van niet, zullen wij het heel precies nakijken. De ambtenaren van VROM staan ter beschikking om dat aan de hand van de kaart met u uit te zoeken.

De heer *Hoffscholte* (Aalsmeer): Voorzitter! Heel kort nog even over die 49 Kosten-eenheden in relatie met 53,9, omdat dit Aalsmeer zo raakt. Ik heb gevraagd waarom dat niet in het plan wordt gezet. Wij hebben dat in het PASO afgesproken. Wij vonden dat al aan de hoge kant, want in vroegere afspraken met het kabinet en met uw diensten was de bovengrens voor Aalsmeer 44. Met heel veel pijn en moeite is deze in de PASO verhoogd naar 49 Ke. In het plan staat nu 53,9. Er wordt nu gezegd dat Schiphol zijn uiterste best zal doen om dat te veranderen. Ik zal twee getallen geven, die vastgelegd moeten worden, want daar gaat het om. Als wij in het jaar 2015 zitten op 53,9, betekent dat afgerond 63.000 starts en landingen. Als u op een bovengrens van 49 wilt zitten, komt u niet verder dan 34.000 starts en landingen. Als u zegt dat u uw uiterste best zult doen, geef dan in het plan aan hoe u dat wenst te doen. Op welke baan dient dat gecompenseerd te worden en hoe vindt u dat Schiphol daartoe gedwongen dient te worden? Inspanningsverplichtingen zijn mooie woorden - de heer Smits heeft dat ook gezegd in Aalsmeer, wij hebben goed overleg met hem - maar zij moeten worden vastgelegd in besluitvorming van het parlement. Ik zie de heer Alders al goed-keurend knikken, want hij is de minister van milieubeleid. Ik weet dat hij ook in die geest denkt. Hij vindt zeker ook dat ouderen, kinderen en onze generatie rustig moeten kunnen slapen. Wij vinden dat de pijn dan maar een beetje verdeeld moet worden.

Minister *Maij-Weggen*: Op bladzijde 15 van de PKB staat: door een preferentieel baangebruik wordt Aalsmeer dan ontlast tot een niveau van 49 Ke. De heer Alders knikte niet alleen uit begrip voor toekomstmuziek, maar omdat het gewoon al in de tekst staat. In de UMER zal de toezegging van Schiphol nog eens worden neergelegd. Die hoort natuurlijk bij de stukken die behoren bij de PKB. Ik hoop dat u daarmee enigszins bent gerustgesteld. Door alles en iedereen wordt zijn uiterste best gedaan om die 49 waar te maken.

Minister *Alders*: Voor de notulen van dit bestuurlijk overleg stel ik vast dat ik inderdaad knikte toen pagina 15 van het verslag werd voorgelezen en niet toen de burgemeester dat vermeldde.

De heer *Hoffscholte* (Aalsmeer): Het gaat niet alleen om de letter, maar ook om de geest van de wet. De heer Alders voelt heel goed aan wat de geest van deze wet is.

Minister *Maij-Weggen*: Alles wat u voelt, is voor eigen rekening, anders wordt de discussie te veel belast.

De heer *Bouwmeester* (Zaanstad): Allereerst een procedurele opmerking. Het college heeft nog geen standpunt kunnen innemen over de materie die hier aan de orde is. Ik praat hier dus namens mijzelf en namens mijn collega Horselenberg, die de vorige keer het woord heeft gevoerd. Wij zullen er nog nader over spreken bij het afsluitend overleg. Ik ben ook voornemens om zoveel mogelijk gebruik te maken van het ambtelijk vooroverleg.

Wat betreft de geluidszonering merk ik op dat wij aan de hand van de kaarten moeten constateren dat de geplande 35 Ke-contour van het 4S2-scenario zich inmiddels uitstrekt tot het grondgebied van Zaanstad, terwijl dat tot op heden nog niet het geval was.

Over de voorliggende 27 LAeq-contour merk ik op dat ik de huidige contouren niet ken, maar ik kan mij voorstellen dat deze veel ruimer wordt dan de huidige contouren zouden zijn, als zij zouden worden berekend volgens de LAeq-methode.

Dan kom ik op wat de effecten daarvan zijn. In het 4S2-scenario zijn 3114 woningen opgenomen die binnen LAeq-contour vallen. Ik heb mij afgevraagd of wij hiermee niet afwijken van het geldende uitgangspunt van het stand-still-principe. Wij moeten constateren dat er bijzonder veel geluidsruijnte wordt neergelegd in deze ontwerp-contouren. Dat roept de vraag op hoe wij ervoor kunnen zorgen dat die geluidsruijnte niet optimaal wordt ingevuld. Als wij die contouren hebben vastgelegd, is er geen enkele reden meer om die geluidsruijnte niet maximaal in te vullen. Dan ontbreekt iedere noodzaak om te overwegen om de ligging van aan- en uitvliegroujtes te optimaliseren. Deze vraag is actueel in Zaanstad, omdat ook wij ervaren dat er een forse toename is van het aantal klachten van onze burgers over Schiphol.

Ik sluit mij korthedshalve aan bij de opmerkingen die zijn gemaakt over de normering, die nog in discussie is. Wij wachten de formele bekrachtiging door de Tweede Kamer af. Ik sluit mij ook aan bij de opmerkingen over de handhaving. De handhaving in relatie tot de vastlegging van de contouren is voor ons een zeer belangrijk element. Wij zijn daarover ook in gesprek met de NV Luchthaven Schiphol. Dat klemj te meer, omdat wij dan wellicht afhankelijk zullen zijn van de herziening van de ligging van aan- en uitvliegroujtes.

Minister *Maij-Weggen*: De opmerkingen die u maakt, hebben vooral een signalerend karakter en betreffen niet zozeer vragen. De LAeq-norm staat nog ter discussie. Het is lastig om daar nu al veel opmerkingen over te maken. Ik noteer uw opmerkingen. Als er nader overleg nodig is over bepaalde facetten, kunt u contact opnemen met de ambtenaren en in ambtelijk overleg wat verduidelijking krijgen. Er is terecht geconstateerd dat een deel van Zaanstad net binnen de LAeq-norm valt. De precieze consequenties daarvan parkeren wij voor nader overleg.

4. Ruimtelijk beleid.

Minister Alders: Voorzitter. Ik zou in herhaling vervallen als ik nu een inleiding zou houden, want ik heb mijn opmerkingen over het interimbeleid al gemaakt. Ik heb de woningbouwplannen die in conflict zouden kunnen komen met de contouren ook al behandeld. De nachtnormering is inmiddels ook al aan de orde gemaakt, waarbij vooral de handhaving van belang is.

Minister Majj-Weggen: Een herhaling hiervan wordt kennelijk niet noodzakelijk geacht.

Mevrouw Van Diepen-Oost (Noord-Holland): Voorzitter. Ik reageer nog even op de toezegging van uw kant om te bekijken of de termijn van inspraak iets opgeschoven kan worden van mei naar juni. Ik kan het nu niet helemaal overzien, maar wij zitten voor het streekplan ook in een strak schema, omdat alles aan alles is gekoppeld. De verkiezingen voor de provincie zijn weliswaar een jaar later, maar ook wij hebben onze schema's daarop afgestemd en willen het graag in deze periode doen. In het schema is het streekplan gekoppeld aan het einde van de inspraak in mei.

Minister Majj-Weggen: Uw andere vragen liggen wellicht op het terrein van de heer Alders, zodat ik u even moet onderbreken. Ik heb nog geen toezegging gedaan, maar alleen gezegd dat wij het probleem zien en zullen bekijken of een oplossing mogelijk is.

Mevrouw Van Diepen-Oost (Noord-Holland): Ik vraag u om met dit aspect rekening te houden, als u het bekijkt.

Minister Majj-Weggen: Wij zullen daarover zeker met u overleggen.

Mevrouw Van Diepen-Oost (Noord-Holland): Graag. De heer Alders heeft de knelpunten voor de provincie al even genoemd, maar het lijkt mij goed dat de provincie in dit bestuurlijk overleg zelf aangeeft waar die eventueel liggen. Een belangrijke reden om het streekplan ANZKG te wijzigen is de grote behoefte aan nieuwe woningen. In de Haarlemmermeer zullen daartoe 15.000 woningen worden gebouwd in de periode 1995-2005. Deze periode beslaat ook het nu verschenen ontwerp van de partiële herziening van het streekplan. In het ontwerp-streekplan worden drie bouwlocaties aangewezen: Vijfhuizen, Hoofddorp en Nieuw-Vennep. Over het aantal woningen is nog overleg gaande op een ander niveau.

In het PASO is afgesproken dat de provincie in haar streekplan een zogenaamde vrijwaringszone zou aangeven. GS van Noord-Holland hebben gekozen voor de 30 Ke-contour als buitenste grens van de vrijwaringszone, waarbinnen in principe geen nieuwe woningen mogen worden gebouwd. In het ontwerp-streekplan zijn twee vrijwaringszones opgenomen, behorende bij de geluidszones van zowel het vier- als het vijfbanenstelsel. De bouwlocaties in Haarlemmermeer-West blijven bij aanleg van de vijfde parallelle baan zowel buiten de beide vrijwaringszones als buiten de nachtcontouren. Voor een deel blijven deze locaties zelfs buiten de 20-Ke-contour.

Er zijn een aantal woningbouwlocaties buiten de Haarlemmermeer die in de nabijheid van de geluidszones zullen komen te liggen. Dat zijn de volgende locaties:

Assendelft-Noord in de gemeente Zaanstad, Broekpolder in de gemeente Beverwijk/Heemskerk, Osdorper Binnenpolder in de gemeente Amsterdam en Kudelstaart-Zuid in Aalsmeer. De locaties Assendelft-Noord en Broekpolder blijven zowel op korte als op lange termijn buiten de vrijwaringszone liggen. De locatie Osdorper Binnenpolder zal na aanleg van de vijfde baan geheel binnen de vrijwaringszone komen te liggen. Dit zal een belangrijk afwegingspunt bij de uitvoering worden. De locatie Kudelstaart-Zuid zal na aanleg van de vijfde baan voor een deel binnen de vrijwaringszone komen te liggen, de heer Hoffscholte heeft hier ook al op gewezen. Aan dit gedeelte van het bestemmingsplan is dan ook goedkeuring onthouden.

Dan kom ik op het interimbeleid. Tussen Rijk en provincie Noord-Holland is een interimbeleid vastgesteld, dat dient voor het maken van keuzes voor woningbouwlocaties totdat een wettelijke geluidszone is vastgesteld. In de nota Interimbeleid van maart 1992 wordt gewerkt met een interimbeleidszone 1991-1995. Binnen deze interimbeleidszone zal door de provincie niet worden meegewerkt aan plannen voor nieuwe woningbouw. In het ontwerp-streekplan is aangekondigd dat de vrijwaringszones en de indicatieve 35 Ke-geluidscontouren voor het vier- en vijfbanenstelsel worden verwerkt in de nota Interimbeleid. Op ambtelijk niveau wordt daar inmiddels aan gewerkt.

Minister *Alders*: In de huidige zoneringsvoorstellen is het vijfbanenstelsel verwerkt. Dat leidt ertoe, dat enige bijstelling van het interimbeleid moet plaatsvinden. Hierover vindt overleg plaats. Er zal op dit punt dus een volgende interimbeleidsbrief komen.

Aan het overzicht van de locaties wil ik niks toevoegen. Uit de laatste mededelingen van het ROA bleek mij overigens dat het bekende verschil inzake de woningbouwlocaties Haarlemmer-meer van tafel was. Op een aantal plaatsen speelt dit echter nog een rol.

Er zit hier geen verschil in.

De heer *Hoffscholte* (Aalsmeer): Voorzitter. Ik ben al blij met hetgeen de heer Alders heeft gezegd. Van het departement hadden wij andere informatie gekregen, namelijk dat de vrijwaringszone, de 30 Ke-zone, niet identiek is aan de veiligheidscontour 10-6. Dat heeft de minister gezegd, dat constateer ik hier en dat nemen wij op in het verslag. De informatie van de departementen, het hoogste niveau, luidde in onze richting wat anders. Dat moet ik eerlijk zeggen.

Het gaat er nu om dat het gebied binnen de 30 Ke-zone vooral van belang is voor de ruimtelijke kwaliteit. Dat staat in de PKB. Ik wil de heer Alders straks een kaartje meegeven. Aalsmeer is praktisch helemaal met zones belegd en dat geldt zeker voor de buitenste grenzen die met de 30 Ke-zone zijn belegd. Ik ben het met de minister eens dat het inzake de ruimtelijke kwaliteit voor Aalsmeer hoofdzakelijk om bestaande bebouwing gaat. Wij moeten echter renoveren en vervangende nieuwbouw plegen. Wij moeten af en toe, bijvoorbeeld bij het vernieuwen van het centrum, iets inbreien. Om vernieuwing mogelijk te maken, moet dat dus af en toe gerealiseerd kunnen worden. Ik begrijp dat de minister behoud van ruimtelijke kwaliteit zo interpreteert dat de vrijwaringszone niet inhoudt een behoud van de 10-6 voor de veiligheid. Dat speelt hierbij dus geen rol. Dat hebben wij geconstateerd. Dat is van tafel. Ik begrijp dat de minister de visie van Aalsmeer deelt: ruimtelijke kwaliteit, vitale gemeenschap. Je moet kunnen renoveren, je moet ook wat vervangende nieuwbouw kunnen plegen. In die zone kan hij derhalve wat dat betreft meewerken aan een stuk verbetering van ruimtelijke kwaliteit.

Minister *Alders*: Dat heb ik dus niet gezegd. In eerste termijn werd gevraagd of het een met het ander samenvalt. In de PKB wordt op pagina 107 een toelichting gegeven op de vrijwaringszone. Alle elementen die hebben geleid tot de vrijwaringszone, worden daar aangegeven. Daarin wordt inderdaad vermeld dat de in de PKB opgenomen gestileerde 10-6 contour gelegen is binnen de 30 Ke. Die contour loopt niet overal parallel aan de 30 Ke. In dat geval zou deze contour alles iedere keer opvullen. Dat zou natuurlijk vreemd zijn. Vervolgens wordt aangegeven wat onder de ruimtelijke kwaliteit wordt verstaan. Deze heeft overigens niet alleen iets te maken met de bestaande situatie, maar ook met milieu-aspecten die

overigens gerealiseerd moeten worden. Uitgaande van het bestaande interim-beleid en van de bestaande PKB moet de vraag van de heer Hoffscholte derhalve met "nee" worden beantwoord. In dat geval moet dus weer onderscheid worden gemaakt. Dat onderscheid kent de wet ook.

De Luchtvaartwet kent een afwijkingsmogelijkheid. Doen er zich situaties voor die met instandhouding en niet met vernieuwing te maken hebben, dan is er maar een mogelijkheid om te bouwen binnen de zones, en dat is, Aalsmeer, vanuit de PKB en het interimbeleid een beroep doen op de afwijkingsmogelijkheid op basis van de Luchtvaartwet. Dan is het dus een kwestie van het interimbeleid en de vrijwaringszone. Als er een afwijkingsbevoegdheid in de Luchtvaartwet zit voor het gebied tussen de 35 Ke- en de 45 Ke-zone, dan zou in het overleg met de provincie de vraag aan de orde moeten worden gesteld, of een dergelijke afwijkingsbevoegdheid ook aan de orde zou moeten zijn binnen de vrijwaringscontour voor de vervangende nieuwbouw. Die vraag zou dus 1. in het overleg met de provincie aan de orde moeten zijn en 2. een belangrijk element moeten zijn in het bestuurlijk overleg over de PKB. Als eerst wordt gevraagd of het gelijk is aan de externe veiligheidscontour en het antwoord daarop is nee, dan moet niet de indruk ontstaan dat er ruimte ontstaat, want dan doen wij in dit overleg echt precies het verkeerde.

Minister Majj-Weggen: Wij krijgen net een kaartje aangereikt door de burgemeester. Wij hebben ook onze eigen kaartjes. Het is misschien toch praktisch om deze kaartjes naast elkaar te leggen. Ik kan mij niet aan de indruk onttrekken, dat op het kaartje van de burgemeester enigszins wordt overdreven.

De heer Hoffscholte (Aalsmeer): Wij kunnen natuurlijk over de lijnen twisten, maar deze zijn ons aangereikt door de secretaris-generaal van uw departement. Ik neem toch aan dat zij dan van bijzonder betrouwbare zijde komen.

Minister Majj-Weggen: Ja. Ik zou de kaartjes toch nog **maar eens** op **elkaar leggen**. **Uw kaartje ziet er iets akeliger uit dan het kaartje dat ik zelf voor Aalsmeer hanteer**. En dat vind ik al moeilijk. Dus waarom zou u het nog moeilijker maken dan het al is.

De heer Jonker (Amsterdam): Er werd ons gevraagd, problemen te melden met woningbouw-plannen. Er zijn geen problemen met de Osdorper Binnenpolder. Dat heeft de minister terecht vermeld. In het ontwerp-structuurplan dat Amsterdam heeft uitgebracht, staat dat wij de Osdorper Binnenpolder niet voor woningbouw willen bestemmen.

Ik heb wel een probleem met de vernieuwing van de hoogbouw in de Bijlmermeer. Het gemeentebestuur van Amsterdam is voornemens om daar **800 woningen te slopen en er 1200 voor terug te bouwen**. Dat gebied ligt uitdrukkelijk buiten de vrijwaringszone die in de PKB is opgenomen. Het ligt ook niet in de **35 Ke-zone voor de periode tot de vijfde baan**. Het ligt evenmin in enigerlei veiligheidszone of in delen van de nachtnormzone. Kortom, hiermee is voor het PKB-beleid helemaal niets aan de hand.

Het provinciaal bestuur heeft echter gemeend, een vrijwaringszone van 30 Ke in de periode tot aan de vijfde baan te moeten bepalen. Het blijkt dat een puntje daarvan net in die Bijlmer hoogbouw terechtkomt. Dit houdt in dat je na het slopen van 800 woningen er wel 800 mag terugbouwen, maar die laatste 400 mag je niet bouwen. Zo werkt het dus niet. Dat is een probleem dat ik hier wil melden. Ik begrijp dat de reactie van de minister zal zijn dat wij daarover met het provinciaal bestuur moeten praten. Dat zullen wij ook zeker doen. Ik wil echter even het volgende signaleren.

Deze zones zijn volgens mij nu juist niet ingesteld met de bedoeling woningbouw tegen te houden. Het ging erom, ruimte voor toekomstige ontwikkeling open te houden. Vandaar die ruime vrijwaringszone op basis van 12.600 woningen. Daarbij wordt aan groeimogelijkheden gedacht. Veiligheid, nachtnormen, enz.: al dat soort elementen zijn hierbij niet aan de orde. Doordat de minister deze 35-Ke-contouren tot 2003 vaststelt, legt het provinciaal bestuur de 30-Ke-contour automatisch ook vast en moet het gebied dus overeenkomstig dat doel worden gebruikt.

Minister Alders: Het inschattingsvermogen van de heer Jonker over het antwoord dat uit het overleg zal volgen, is natuurlijk groot. Ik maak hierbij een opmerking. Haalt u zich even het PASO voor de geest. Daarbij deed zich een identieke situatie voor, namelijk bij Amsterdam-West. Indien wij zouden zoneren op basis van het bestaande banenstelsel, zou zich een probleem in Amsterdam-West voordoen. Het zou dan echter verantwoord zijn om de voorziene situatie, de 5P, als uitgangspunt bij de beoordeling te betrekken. De door de heer Jonker genoemde situatie, die betrekking heeft op vervanging van bestaande bouw, voldoet hier nog meer aan dan de situatie in Amsterdam-West die indertijd in het PASO werd beschreven. Als je dat kader erbij betreft, dan moet het ook mogelijk zijn om daarvoor in het overleg over het interimbeleid een oplossing te vinden.

De heer *Jonker* (Amsterdam): Amsterdam-West ligt in de 35 Ke-contour, dit gebied ligt in de 30 Ke-contour.

Minister *Alders*: Ik weet dat. Maar daar zat een oplossing in, een oplossing die wij ook elders hanteren. Als in een overgangssituatie moet worden beoordeeld of al dan niet ontheffing moet worden verleend, kan de nieuwe, gewenste situatie maatgevend zijn. Dat is heel gebruikelijk en niet alleen bij dit soort zaken, maar ook bij andere onderdelen.

Minister *Maij-Weggen*: Er moet een goed gesprek plaatsvinden tussen Amsterdam en de provincie. Dat is glashelder.

De heer *Van Gaalen* (Uithoorn): Voorzitter, dames en heren. Ik ga eerst in op het ruimtelijk beleid als gevolg van de voorgestelde geluidszonering. De gemeente Uithoorn heeft bij de voorgestelde geluidslijnen van 35 Ke en 40 Ke geen problemen met de uitbreidingslocaties De Kwakel en Noorddam/Legmeer-West. Wel zijn er problemen te verwachten bij de 30 Ke-lijn. Deze is een voortzetting van de 35- en 40 Ke-lijn. Bij het hanteren van de 30 Ke-lijn ontstaan er problemen inzake de bebouwings-mogelijkheden van Noorddam en een stukje van De Kwakel. Ik durf zelfs te stellen dat een aantal alternatieve bouwlocaties, zo die al te vinden zouden zijn binnen de gemeente Uithoorn, onder dezelfde vrijwaringszone van 30 Ke vallen, waardoor bebouwing niet mogelijk zou zijn. Ik denk hierbij met name aan bouwmogelijkheden tussen De Kwakel en Uithoorn. Wij kunnen dan alleen nog maar uitwijken naar het alternatief Meerwijk-Zuid. Dat is de Uithoornse polder, tegen de Amstel. Twee of drie jaar geleden hebben wij echter vastgesteld, dat dit gebied een zekere natuurwetenschappelijke waarde heeft. Dit gebied kan dus geen alternatief worden genoemd. Hetzelfde gebied wordt trouwens ook genoemd in de concept-nota Relatiegebieden. Op onze lijst van woningzoekenden staan al jarenlang 2500 woningzoekenden. Drie of vier jaar geleden zijn gronden aangekocht op de locatie Noorddam/Legmeer-West voor de bouw van 1100 tot 1500 woningen. Voor de regionale woningmarkt is dit gebied een van de weinige bouwlocaties in het oosten van de Amstelland- en Meerlandengebieden. Die grond werd destijds aangekocht omdat zij buiten de geluidslijnen lag die toen bekend waren, namelijk de 35- en de 40-Ke-lijn. Deze grond ligt ook buiten de geluidslijnen die nu bekend zijn. Die geluidslijnen kunnen echter worden teruggetrokken als men vasthoudt aan de 49 Ke op punt K in Aalsmeer. Het is mogelijk dat dit element onvoldoende uit de verf komt. Volgens ons is het mogelijk dat hier heel nadrukkelijk naar wordt gekeken. Ik meen dat tegenover de directie van de NV Luchthaven Schiphol moet worden gesteld dat een en ander verplichtend wordt opgenomen. Dat betekent voor de hele regio een beperking. Wij hebben het vermoeden dat de locatie Noorddam dan buiten de vrijwaringszone van 30 Ke valt. Indien de geluidslijn van 30 Ke toch zal worden gehanteerd omdat deze zo aardig overeenkomt met het nieuwe fenomeen van de veiligheidszonering, dan hebben wij een nieuw probleem. De ramp van de Bijlmermeer wordt dan tevens een rampje voor Uithoorn. De veiligheidscontour die uit dit plan zal voortvloeien, hoort thuis in de PKB. Daar mag ik niets over zeggen. Toch zeg ik het eenmaal: voor mij staat "PKB" voor Plan Kan Beter. Ik vat het samen. Gemeente Uithoorn kan ten oosten niet bouwen. Zij wordt

beperkt door de grens met de Amstel en Ronde Venen. Ten noorden kan geen bebouwing plaatsvinden omdat daar wordt gedacht aan de stille Bovenkerkerpolder. Ten zuiden kan het niet vanwege de natuurwetenschappelijke waarden. Ten westen kan het wel, zolang wij ons houden aan de geluidslijnen van 35 en 40 Ke. De gemeente Uithoorn wil Noorddam en Legmeer-West dus als bouwlocaties aanhouden.

Minister *Alders*: Als je naar de externe veiligheidscontour kijkt, zal je zien dat die geen betrekking heeft op de gemeente Uithoorn. De 30 Ke-contour heeft echter een veel bredere taakstelling. Op pagina 107 van de toelichting op de PKB wordt die uitgelegd. Naar mijn vaste overtuiging speelt het probleem dat de heer Van Gaalen signaleert, reeds bij het interimbeleid een rol. Dat ontstaat dus niet door de PKB, maar het moet daarbij wel aan de orde zijn. Ik kan vanaf deze plaats niet overzien in hoeverre de woningbouwlocaties die hij zelf noemt, überhaupt passen in een streekplan. Ik hoop dat hij het goed vindt, dat ik daarop niet reageer. Het is niet de taak van de minister om elke woningbouwlocatie te kennen. De heer van Gaalen noemt echter aantallen en locaties die in de eerste plaats een provinciale toetsing zouden moeten doorstaan. Die locaties hebben inderdaad nu reeds iets te maken met het interimbeleid en straks hebben zij te maken met de vrijwaringszone die in de PKB is opgenomen.

Ik meen derhalve dat de vraag op korte termijn, inclusief een beoordeling van de locatie, bij het provinciaal bestuur aan de orde zal moeten komen. Voorts meen ik dat de opmerkingen van de heer Van Gaalen in het volgende bestuurlijk overleg, het overleg over de PKB, terug moeten komen. Ik hoop dat de heer Van Gaalen mij vergeeft dat ik niet op de locatie zelf inga. Ik zal niet ontkennen dat ik heb bestudeerd wat de mogelijkheden aan de noordkant zijn. De locaties die de heer Van Gaalen noemt, zeggen mij wel wat, maar ik kan mij daar geen aantallen bij voorstellen.

De heer *Van Gaalen* (Uithoorn): Ik denk dat dit een juiste interpretatie is. Wij zullen uiteraard blijven reageren tegenover de provincie. Een en ander staat niet in het streekplan. Dat is bekend. Bij de aankoop van de gronden hebben wij degelijk overleg gevoerd over de aankoop van juist deze gronden ten behoeve van woningbouw. Ik meen dat wij het provinciaal bestuur op dat gebied zeker nog zullen tegenkomen.

De heer *Kuhlman* (Haarlemmerliede/Spaarnwoude): Er is gevraagd om er melding van te maken, als wij problemen zien bij bepaalde woningbouwplannen. Ik wil dat graag melden, maar ik denk dat ik als antwoord zal krijgen dat wij bij de provincie moeten zijn. Het gaat om het woningbouwproject in Spaarndam. Wij hebben het plan om 400 woningen te bouwen op het terrein van Volker Stevin. Het college van B&W van Haarlemmerliede en Spaarnwoude is voorstander van een geoptimaliseerde, gedraaide vijfde baan, waardoor die plannen waarschijnlijk wel gerealiseerd kunnen worden.

Minister *Maij-Weggen*: Ik begrijp dat bedoeld wordt om de problemen te signaleren en dat daarover nog nadere gesprekken zullen plaatsvinden, niet in de laatste plaats met de provincie.

5. Rondvraag en sluiting

De heer *Van Meijgaarden* (Zuid-Holland): Mevrouw de voorzitter. De heer Alders heeft melding gemaakt van een studie van het ministerie naar de handhaving van de nachtnormering. Ik vraag hem om de resultaten daarvan tijdig voor de parlementaire behandeling van de Luchtvaartwet openbaar te maken, opdat de provincies en de gemeenten daarvan gebruik kunnen maken, als zij behoefte hebben om daarop te reageren. Tevens wil ik vragen om die resultaten in te brengen in het volgende bestuurlijk overleg, zodat daarover gediscussieerd kan worden, net als over de wijze waarop organisatorisch en inhoudelijk wordt vormgegeven aan de handhaving van de 35 Ke. Wij zijn zeer geïnteresseerd in de monitoring en de organisatorische aspecten van de handhaving. Ik denk dat dit ook een bestuurlijk overleg rechtvaardigt.

Minister *Alders*: Voorzitter. Wij hebben dit onderzoek vermeld in de nota naar aanleiding van het eindverslag bij dit wetsvoorstel. Het onderzoek wordt beschikbaar gesteld aan de Kamer en is dus een openbaar stuk.

Minister *Maij-Weggen*: Wij komen hier zeker op terug in het volgende bestuurlijk overleg.

De heer *Van Spanje* (Velsen): Bij de kaartjes van routes van 5P valt op dat de uitvliegroute van 5P zowel 's nacht als overdag over de bebouwing gaat, met name van IJmuiden. Het lijkt ons dat deze er ook heel simpel langs zou kunnen, gesteld dat zij zich aan de route houden.

Minister *Maij-Weggen*: Wij hebben op dit moment geen gegevens over uitvlieg-routes, maar in nader overleg met onze ambtenaren kan worden uitgelegd hoe dit precies in elkaar steekt.

Ik dank de aanwezigen voor dit overleg in goede sfeer. Een aantal van de aanwezigen hebben hun opmerkingen op schrift gesteld. Deze zullen worden toegevoegd aan het verslag. Voor de punten die nog onvoldoende zijn beantwoord, kan men contact opnemen met het projectteam van mensen die zijn vrijgemaakt en permanent beschikbaar zijn om eventuele vragen te beantwoorden en zo mogelijk problemen op te lossen.

Ik zal nog een keer kort en krachtig de intentie neerzetten van de dubbele dan wel enkelvoudige aanwijzingsprocedure. Wij zullen alles op alles zetten om een dubbele procedure voor vier banen plus een vijfde baan voor 1995 rond te krijgen. Wij hopen dat u ons daarbij kunt helpen. Mocht dat op de een of andere manier tot problemen leiden, dan hoop ik dat er begrip voor is dat wij dan een dubbelslag moeten maken. De Kamer heeft dat goed begrepen. Ik heb de indruk dat men hier ook geen wantrouwen daarover heeft, omdat men weet hoe het in elkaar steekt.

Het volgend bestuurlijk overleg is in juni van dit jaar. Wij zullen nog nader vaststellen of er enige verschuiving mogelijk is in de inspraakprocedure van de PKB. Daarover komt nog nader bericht. Hiermee heb ik geen echte toezegging gedaan, maar ik heb er begrip voor en ik zal een poging doen om het probleem op te lossen. Hiermee komen wij tot een afronding van het bestuurlijk overleg. Ik dank u nogmaals voor het goede en constructieve overleg en wens u een goede reis naar huis en veel plezier en sterkte in de gemeenteraden.

Sluiting 15.25 uur.

**Verslag van het derde Bestuurlijk Overleg
over de voorontwerp-aanwijzing Luchtvaartterrein
Schiphol gehouden op dinsdag 4 april 1995 op het
ministerie van Buitenlandse Zaken te Den Haag**

1. Opening en mededelingen

Minister *Jorritsma-Lebbink*: Dames en heren, ik heet u hartelijk welkom. Ik vind het heel plezierig dat u in groten getale gekomen bent. Het bestuurlijk overleg van vandaag gaat over de aanwijzing en de zonering van Schiphol. Het vorige bestuurlijk overleg vond plaats in februari 1994. Dat is lang geleden. Toen werd afgesproken dat het volgend overleg in juni 1994 gehouden zou worden. Het wordt echter pas nu gehouden, omdat het kabinet pas in februari 1995 over deel 3 van de planologische kernbeslissing (PKB) voor Schiphol kon beslissen. Daarin zitten besluiten die ook voor het aanwijzingsbesluit van belang zijn, zoals bijvoorbeeld het besluit over de parallelle vijfde baan. In feite is het dus nu pas mogelijk, concreet invulling te geven aan de voorontwerp-aanwijzing. Bij het eerste en het tweede bestuurlijk overleg waren er nog keuzemogelijkheden. Dat is nu niet meer het geval. Dit bestuurlijk overleg moet daarom als afrondend overleg worden beschouwd. Na verwerking van de resultaten van dit bestuurlijk overleg wordt de ontwerp-aanwijzing dan ook ter inzage gelegd. Voor het vorige bestuurlijk overleg waren van de provincies en de gemeenten die binnen de geluidszones liggen, GS en de burgemeester en wethouders uitgenodigd. Nu zijn de GS en de gemeenteraden uitgenodigd. Dat heeft te maken met het feit dat in augustus 1994 de gewijzigde Luchtvaartwet in werking is getreden. Daarin is niet meer het college genoemd, maar de gemeenteraad. Dat is zo gewijzigd, omdat ook over ruimtelijke-ordeningsaanwijzingen overleg met gemeenteraden moet worden gevoerd. Nu is er dus een betere afstemming tussen de Luchtvaartwet en de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Tijdens het vorige bestuurlijk overleg is ook gesproken over een mogelijke ont koppeling van de aanwijzing en de zonering vierbanenstelsel en vijfbanenstelsel. De aanleiding hiervoor was de uitspraak in het kort geding dat door de gemeente Aalsmeer was aangespannen. Op grond van die uitspraak is zonering in of omstreeks september 1995 wenselijk. Toen is gesteld dat te veel vertraging mogelijk tot een ont koppeling zou moeten leiden. Inmiddels heeft het kabinet besloten, niet tot ont koppeling over te gaan. Het aanwijzingsbesluit wordt verwacht in het eerste kwartaal van 1996. Ten slotte meld ik u dat dit bestuurlijk overleg gaat over de aanwijzing op grond van de Luchtvaartwet en dus niet over de planologische kernbeslissing deel 3. Wel zijn de kaarten met daarop de vrijwaringszone en de externe veiligheidszones aan u toegestuurd. Deze gegevens zijn overigens ter informatie en niet ten behoeve van dit bestuurlijk overleg.

2. Toelichting tijdpad en procedures

Minister Jorritsma-Lebbink: Bij de uitnodiging voor het overleg van vandaag is een tijdschema gevoegd. Dit heeft betrekking op de verdere aanwijzingsprocedures. Zoals al aangegeven, is dit bestuurlijk overleg het afrondende overleg. De tervisielegging start in de eerste helft van de maand mei. De termijn van de tervisielegging plus die van de inspraak is in totaal drie maanden en eindigt dus half augustus. Na de tervisielegging buigt de commissie ex artikel 21 van de Luchtvaartwet zich over de ingebrachte zienswijzen. Vervolgens zal zij mij hierover adviseren. Ingevolge de Luchtvaartwet heeft deze commissie drie maanden voor dit advies. Dat is tot half november. Het advies wordt dan verwerkt in de aanwijzing. Daarna kan het definitieve besluit worden genomen.

Dit definitieve besluit moet binnen zes maanden na het uitbrengen van het advies worden genomen. Ik verwacht dus dat wij dat in maart 1996 kunnen nemen. De commissie ex artikel 21 van de Luchtvaartwet wordt ingesteld door de Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland en Zuid-Holland en bestaat uit vertegenwoordigers van de binnen de geluidszones liggende provincies en gemeenten en van het ministerie van VROM en van Verkeer en Waterstaat. In de inspraakronde kan iedereen zijn zienswijze over de ontwerp-aanwijzing schriftelijk bij deze commissie kenbaar maken. Bovendien kunnen bij de commissie mondeling zienswijzen kenbaar worden gemaakt. De provincies moeten in verband hiermee, afhankelijk van de belangstelling, een of meer zittingen organiseren.

Wat betreft de relatie met de procedure rond de planologische kernbeslissing: op basis van de Luchtvaartwet moet de aanwijzing overeenstemmen met een van kracht zijnde PKB. Op dit moment is dat nog het Structuurschema burgerluchtvaartterreinen (SBL). Zoals u allen weet, wordt dit voor Schiphol gewijzigd. Volgens het tijdschema dat bij de uitnodigingsbrief is gevoegd, is de parlementaire behandeling van de planologische kernbeslissing, als alles goed gaat, in december 1995 afgerond. Dit is dus ruim op tijd voor het definitieve aanwijzingsbesluit dat is gepland voor maart 1996. Zou de planologische kernbeslissing vertraging oplopen tot na maart 1996, dan zal het definitieve aanwijzingsbesluit alleen al daardoor vertragen.

Wat betreft de relatie met de MER-procedure: het is bekend dat voor het aanwijzingsbesluit een milieu-effectrapportage nodig is. Voor het vierbanenstelsel is de UMER-4 gemaakt. Die heeft de hele procedure doorlopen, tegelijk met de IMER voor de planologische kernbeslissing. Voor het vijfbanenstelsel wordt op dit moment de UMER-5 voorbereid. De ontwerp-aanwijzing kan alleen maar ter inzage worden gelegd met de MER. De UMER-5 zal daarom in elk geval tegelijk met de ontwerp-aanwijzing ter inzage moeten worden gelegd. Als er vertraging in de UMER-5 optreedt, houdt dit dus ook een vertraging voor de aanwijzing in. Daar hopen wij niet op, maar ik moet het u wel melden.

De heer Piet (gemeente Aalsmeer): De minister stelt dat de definitieve aanwijzing zal worden uitgesteld als vertraging wordt opgelopen. Dat is op zichzelf logisch. De aanwijzing is ook al wat uitgesteld. Daaraan heeft de minister gerefereerd. Ik kan mij best voorstellen dat er tijd nodig is om de zaak heel zorgvuldig af te handelen, maar een en ander mag niet keer op keer worden uitgesteld. Ik neem

aan, dat de minister daar niet naar streeft. Is het mogelijk dat alsnog wordt gekozen voor een tijdelijke zonering?

Minister *Jorritsma-Lebbink*: Ik moet er niet aan denken! Wij streven ernaar, ons te houden aan het tijdspad dat nu in de bijlage van uw brief is aangegeven. Je weet echter nooit wat er gaat gebeuren. Wij houden er natuurlijk nog steeds rekening mee, dat ergens een keer een steen in de vijver wordt gegooid die ons daartoe dwingt. Maar de procedure die de Kamer inmiddels heeft afgesproken, geeft mij wel hoop. Ook de Kamer is erop gericht, tijdig de besluitvorming af te ronden. Thans kan ik nog niet goed voorzien welk moment dat is, maar wij moeten altijd met alles rekening houden. Er is van alles voorbereid; moet het gebeuren, dan zullen wij op dat moment ingrijpen. Nogmaals, ons is er veel aan gelegen gewoon het tijdschema te doorlopen dat nu is vastgesteld.

3. Aanwijzing 27/24 Luchtvaartwet

4. Aanwijzing 26 Luchtvaartwet

Minister *De Boer*: Het is bekend, dat de Wet op de ruimtelijke ordening zo is ingericht, dat het ministerie van VROM u ten aanzien van luchtvaartzaken een aanwijzing moet geven. Het ministerie wordt op haar beurt weer aangestuurd door artikel 26 van de Luchtvaartwet. Op die manier wordt de planologische doorwerking van de besluitvorming in de Luchtvaartwet verzekerd.

Wat wordt nu geregeld in het kader van de Wet op de ruimtelijke ordening? Welke aanwijzingen vinden er nu plaats? De belangrijkste zijn de gereserveerde zone - dat is een zone voor de vijfde baan alsmede voor de ruimte die nodig is voor een eventuele uitbreiding tot een zone met 12.600 woningen - en de tijdelijke zone behorend bij het vierbanenstelsel inclusief de verlengde Kaagbaan en het zuidelijk gebruik van de Zwanenburgbaan. Uit die twee zones volgen planologische beperkingen. Ook los van een besluit tot de zware omzettingprocedure via een PKB-herziening - dat was een bewuste keuze van het kabinet bij de vaststelling van deel 3 - gaat de 26-aanwijzing meteen uit van de grootste zone, de gereserveerde geluidszone, om een onomkeerbare en milieuhygiënisch ongewenste situatie te voorkomen indien in de toekomst eventueel toch tot omzetting wordt overgegaan. Planologische beperkingen in de tijdelijke zone, uiteraard voor zover vallend buiten de gereserveerde zone, vervallen zodra de vijfde baan volledig in gebruik is. Bij overlap tussen de tijdelijke en de gereserveerde zone geldt voor het regime van de planologische beperking de hoogste geluidsbelastingswaarde. Daarnaast wordt aan de gemeenten gevraagd, de tijdelijke en de definitieve LAeq-zones op te nemen in verband met het informatieve karakter van het bestemmingsplan. Uit die LAeq-zones volgt geen planologische beperking, maar wel een isolatieverplichting. Het is wenselijk dat op de bestemmingsplankaart af te lezen valt welke woningen binnen die LAeq-zones zijn gelegen en op grond van het Bouwbesluit moeten worden geïsoleerd.

De artikelen van de Wet op de ruimtelijke ordening die in dit kader het belangrijkste zijn, neem ik kort door. Ik ga eerst in op artikel 37, zevende lid, van de Wet op de ruimtelijke ordening. Dit artikel geeft de verplichting aan de gemeenten, binnen één jaar het bestemmingsplan te herzien. Ik denk hierbij aan de zojuist door mij gemaakte opmerking.

Artikel 38, eerste lid, van de Wet op de ruimtelijke ordening geeft aan dat de gemeenten binnen zes weken moeten aangeven dat zij hieraan mee zullen werken. Artikel 38, tweede lid, van de Wet op de ruimtelijke ordening geeft aan dat, wanneer de gemeenten dat niet zouden doen, de minister dat kan doen op kosten van de gemeenten. Bezwaar en beroep schorten de verplichting niet op, wel een verzoek om een voorlopige voorziening. Dit betekent dat u de geluidszones en de daarbij behorende bestemmingsregelingen, veelal planologische beperkingen binnen de zone, conform het daarvoor bepaalde in het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaarterreinen (BGGL) moet opnemen.

Het belangrijkste daarvan is natuurlijk niet nieuw: geen nieuwbouw binnen de 35 Ke-zone. In het BGGL wordt een onderscheid gemaakt tussen nieuwbouw en bestaande woningen en tussen woningen en andere geluidgevoelige gebouwen. Ik kan uitgebreid ingaan op de vraag wat wel en niet kan bij de hoofdregel nieuwbouw en de hoofdregel bestaande bouw, maar ik meen dat alle aanwezigen

redelijk ingevoerd zijn in deze materie. Heeft u er toch behoefte aan vragen te stellen, dan zal ik die met plezier beantwoorden.

Op verzoek van de GS of het luchtvaartterrein kan ontheffing/vaststelling van een hogere waarde worden gevraagd aan de minister van VROM na afronding van het bestuurlijk overleg, dus na vandaag. Als de ontheffing voor met name bestaande woningen tussen de 55 en de 65 Ke niet wordt of kan worden verleend, moet aan die woningen een andere bestemming worden gegeven. Artikel 7 van de RO-aanwijzingen geeft aan dat het Rijk daarbij financieel kan bijdragen. Van bestaande woningen en andere geluidgevoelige bebouwing boven de 65 Ke mag de bestemming in geen geval worden gehandhaafd. Het is van belang hierbij te vermelden, dat bij het opnemen en het detailleren van de ruimtelijke geluidscouturen - dus de 35, 40, 45, 50 Ke, etc. - op perceelsniveau op de bestemmingsplankaart in overleg met de minister van VROM gewerkt mag worden met een marge van 1 Ke, mits het eindresultaat zoneringsneutraal is. Dat wil dus zeggen dat er in totaal geen noemenswaardige afwijking is van de grootte van de zones, van de aantallen woningen binnen die zones en van de isolatiekosten. Onder bijzondere omstandigheden kan de minister van VROM nauwkeurige aanwijzingen geven.

De wijze van uitvoering en het bestemmingsplan. Het gaat om het recht van voortzetting van zittende bewoners en gebruikers. Het komt in het kort hierop neer, dat een te hoge geluidsbelasting geen onteigeningstitel oplevert ten opzichte van de zittende bewoner of gebruiker. Wel zal de bewoning of het gebouw moeten worden "wegbestemd" en zal na beëindiging van bewoning/gebruik de woning onbewoonbaar worden verklaard. Intussen zullen wij wel proberen, tot een minnelijke verwerving te komen.

De artikelen 6 en 7 zijn voor u ook van belang. Deze artikelen gaan over de geldelijke steun van het Rijk. Bij verwerving en eventuele amovering van woningen en gebouwen die moeten worden wegbestemd, kan de minister van Verkeer en Waterstaat geldelijke steun verlenen op basis van de taxatie. Daarmee moet de minister wel instemmen. Dat geldt ook voor het realiseren van een vervangende bestemming waardoor het bouwwerk kan worden gehandhaafd.

Artikel 8 gaat over de kosten van de bestemmingsplanherziening. Deze kosten komen geheel voor rekening van de gemeenten. Artikel 71 van de Wet op de ruimtelijke ordening bepaalt dat de bestemmingsplankosten tot de verplichte uitgaven in de zin van Gemeentewet behoren.

Artikel 9 gaat over de vergeefs betaalde kosten. In het komende traject en daarna kunt u aan de minister van Verkeer en Waterstaat vergoeding vragen van de bedragen voor grondverwerving en het bouwrijp maken, welke ter verwezenlijking van bestaande bestemmingen vóór 16 april 1991 tevergeefs zijn uitgegeven - op die dag werd het PASO ondertekend - doordat die bestemmingen als gevolg van deze aanwijzing moeten worden herzien.

Onder bestaande bestemmingen worden verstaan bestemmingen die zijn vastgelegd in vóór 16 april 1991 door GS onherroepelijk goedgekeurde bestemmingsplannen, alsmede bestemmingen vastgelegd in een op 16 april 1991 nog niet onherroepelijk goedgekeurd bestemmingsplan, voor zover GS het bestemmingsplan op dat tijdstip hebben goedgekeurd en daartegen geen geluidhinderbezwaren zijn ingediend. Tevens worden daaronder verstaan bestemmingen voor realisering waarvan met toepassing van artikel 19 van de Wet op de ruimtelijke ordening dan wel artikel 50, lid 6, van de Woningwet vrijstelling van de voorschriften van geldende bestemmingsplannen, respectievelijk vergunning, is verleend. De waardevermindering van vóór 16 april 1991 die de eigendommen en zakelijke rechten van de gemeente ondergaan doordat bestaande bestemmingen als gevolg van deze aanwijzingen dienen te worden herzien, komt eveneens voor vergoeding in aanmerking. Als u denkt dat u daarvoor in aanmerking komt, dan heeft u nog heel wat te ontvangen van ons. Zelf denk ik dat het nogal meevalt.

Dit was een korte inleiding over de aanwijzingsprocedure inzake artikel 37 en 38 van de Wet op de ruimtelijke ordening. Wil iemand van u met mij over dit onderwerp van gedachten wisselen?

De heer *Meerburg* (gemeente Alkemade): Door hetgeen de minister naar voren brengt over de aanwijzing en alles wat daaraan vastzit, besef ik dat de gemeente in

feite alleen mechanisch heeft uit te voeren wat haar wordt opgedragen. Zij heeft geen enkele ruimte meer om zelf nog suggesties te doen of wijzigingen aan te brengen die zij wel wenselijk acht, maar die niet helemaal passen in het denkpatroon van het ministerie. De gemeente maakt de bestemmingsplannen - zo is dat geregeld in dit land - maar in dit geval kan het ministerie dat net zo goed zelf doen. Of interpreteer ik het verhaal van de minister nu verkeerd? Zo komt het in ieder geval bij mij over.

Wij maken gemeentebestemmingsplannen omdat dan gemodelleerd kan worden naar hetgeen plaatselijk gebruikelijk of wenselijk is. Uit het verhaal van de minister begrijp ik dat daar nu geen enkele ruimte voor is. Het is zo "dichtgekaderd" dat het alleen maar uitgevoerd kan worden.

Minister *De Boer*. U heeft het goed begrepen. De rol van de gemeente en de functie van de inspraak is vooral gegarandeerd in het PKB-traject. Bij dit traject en bij de MER-procedure heeft u de mogelijkheid gehad om in te spreken. Op basis van de Luchtvaartwet wordt nu in overeenstemming met de PKB een aanwijzingsprocedure gestart in het kader van de artikelen 37 en 38 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Dat is zo geregeld, omdat het anders mogelijk is dat wij met alle gemeenten aparte procedures moeten voeren om de bestemmingsplannen te herzien. Nu kan dat in een keer gebeuren terwijl de rechten van de gemeenten zijn gegarandeerd in het gedeelte van de Wet op de ruimtelijke ordening waarin de PKB wordt geregeld.

De heer *De Boer* (provincie Noord-Holland): De GS van Zuid-Holland hebben mij gevraagd, ook voor hen het woord te voeren. Hun mening is daarom in mijn verhaal verwerkt.

Allereerst meld ik dat wij er blij mee zijn, dat de aanwijzing er is. Sinds 1989 zijn wij in hoge mate bij de voorbereiding betrokken. In 1979 hebben wij voor het eerst in het streekplan uitspraken gedaan over de ontwikkeling rond Schiphol. Destijds hebben wij gezegd dat er wettelijk iets geregeld moet zijn. Voor alle betrokkenen zou aangegeven moeten worden waar het evenwicht ligt tussen luchthaven en omgeving. Wij hebben ook gezien dat het zonder geluidszones en zonder aanwijzing kan. Maar dan ontstaat een situatie die door niemand gewenst wordt en moet een grote prijs worden betaald. Uit alle enquêtes die nu plaatsvinden, begrijpen wij dat het maatschappelijk draagvlak voor Schiphol, zacht gezegd, niet toeneemt. Dat wijten wij mede aan de onduidelijke situatie die is ontstaan. Bovendien constateren wij nu dat woningen zijn gebouwd op plaatsen waar zij absoluut niet gebouwd hadden mogen worden. Voorts blijkt dat er wel woningisolatie plaatsvindt, maar dat deze isolatie opnieuw aanleiding geeft tot onverkwalijkelijke conflicten. Uit dat oogpunt zijn wij er erg dankbaar voor dat de aanwijzing er is en dat er nu snel over besloten zal worden.

Mevrouw Jorritsma zei dat dit overleg niet over de PKB gaat. Dat is juist. Ik zal zoveel mogelijk proberen daar niet op in te gaan. Er kan natuurlijk niet worden ontkend, dat er een zeer directe samenhang is tussen de besluitvorming in de PKB en de besluitvorming in de aanwijzing. In feite is dat ook al aangegeven.

Wij stemmen in principe in met de verlenging van de Kaagbaan. Wij stemmen ook in met het zuidelijk gebruik van de Zwanenburgbaan en met de aanleg van de vijfde baan parallel daaraan. Ik maak hierbij een heel lichte kanttekening die ook in het ontwerp-streekplan is opgenomen. Mocht het onderzoek van de gemeente Haarlemmermeer naar de 5GZZ nieuwe aspecten opleveren - wij menen overigens van niet, dat zeg ik er heel duidelijk bij - dan willen wij die bestuderen. Voorshands gaan wij echter van dit standpunt uit.

Ruimtelijk gezien, is de compactheid van de luchthaven voor ons een buitengewoon belangrijk criterium. Voor de Luchthaven Schiphol is dat vooral vanwege logistieke redenen van belang. Vanuit de provinciale optiek hechten wij eraan, de negatieve ruimtelijke effecten, die natuurlijk ook in de aanwijzing zitten, voor de omgeving zoveel mogelijk te beperken.

De mogelijkheden op het huidige areaal - ik denk nu vooral aan het gebied tussen de A4 en de Zwanenburgbaan - zullen maximaal gebruikt moeten worden. Dat betekent dat de luchthaven kan groeien naar een afwikkelingscapaciteit van ten minste 32 miljoen passagiersbewegingen. Daarna kan de uitbreiding conform de bestaande procedures verder plaatsvinden door een of meer satellieten die intern

worden aangesloten op het centrale areaal. Wij zijn voorshands niet van mening dat er een eigen landzijdige ontsluiting moet komen van de satellieten. Dat zullen wij ook nog niet in het ontwerp-streekplan opnemen. De zoekruimte voor de satellieten houdt ook een agrarische functie. De inrichting van het gebied zal zodanig moeten zijn, dat de grens van het areaal minimaal 800 meter van de bebouwing van Hoofddorp verwijderd blijft. Het grondlawaai mag in Hoofddorp de in de IMER beschreven waarde niet overschrijden. Ik meen dat dit een belangrijk en misschien wel moeilijk te tackelen punt is.

Wij vinden dat aan de noordzijde van de vijfde baan de Schipholweg buiten het luchtvaartterrein moet blijven. Deze weg heeft duidelijk een doorgaande functie, ook voor het agrarisch verkeer, en zal als zodanig in stand moeten blijven. Aan de zuidkant zal voorkomen moeten worden dat de begraafplaatsen feitelijk onbruikbaar worden. Hoewel het onvermijdelijk is dat ter plaatse tijdens het gebruik van de vijfde baan overlast optreedt, zijn wij van mening dat die begraafplaatsen ook in de toekomst zoveel mogelijk normaal moeten functioneren. Daarvoor is nodig dat zij geen enclave in het luchtvaartterrein zijn. Wij verzoeken u nader te onderzoeken of de "Runway-end safety-area"-zone (RESA) - dat is een uitloop aan het eind van de baan - noodzakelijkerwijs tot het luchtvaartterrein moet behoren en of de zuidelijke taxibaan enigszins in noordelijke richting kan worden opgeschoven. Verder pleiten wij via u bij de NVLS voor geluidwerende voorzieningen tussen de begraafplaatsen en het luchtvaartareaal en voor geluidsisolatie van de aula's.

De gevolgen van de vijfde baan voor de agrarische structuur en het onderliggend wegennet moeten volgens ons tot een minimum worden beperkt. De aanleg van de N22 langs de IJtocht moet mogelijk blijven. Wij houden rekening met de aanleg van een zuidelijke en eventueel een noordelijke taxibaan tussen de vierde en de vijfde baan. Daar hebben wij op de ontwerp-streekplankaart de zoekruimte voor aangegeven. Bij de tracerings zal scherp gekeken moeten worden naar het ruimtebeslag, de logistiek van de luchthaven, de gevolgen voor de landbouw en de ruimtelijke structuur. Het gebied tussen de twee taxibanen blijft zijn agrarische functie behouden. Daar hechten wij sterk aan. Mocht in de toekomst blijken dat de noordelijke taxibaan niet nodig is, dan zal het luchtvaartterrein hier verkleind kunnen worden.

Een sterke vrachtfunctie achten wij voor het functioneren van Schiphol eveneens van wezenlijk belang. Met de bestaande voorzieningen en de geplande uitbreiding van het areaal ten zuidoosten van de Kaagbaan kan de vereiste 3 miljoen ton vracht in 2015 worden afgehandeld.

De toekomstige omlegging van de N201 - dat is de weg van Hoofddorp naar Aalsmeer - ten westen van de Fokkerweg mag planologisch en fysiek niet onmogelijk gemaakt worden. Deze omlegging moet zonder meerkosten op maaiveldniveau gerealiseerd kunnen worden.

De strook grond aan de noordzijde van de Kruisweg tussen de A4 en de Fokkerweg zou ons inziens aan het toekomstige luchtvaartterrein moeten worden toegevoegd, zodat de sanering voor de huidige gebruikers van deze strook op een verantwoorde wijze kan plaatsvinden. Het gaat in feite om een klein stukje grond, maar het is een rommelig geheel en dat zou toch op een gegeven moment tot sanering aanleiding moeten geven.

Met de areaaluitbreiding aangeduid als Post-Sloten ten behoeve van de secundaire luchthavenfuncties kunnen wij instemmen, ervan uitgaande dat wij met de NVLS en de gemeente Haarlemmermeer nader overleg zullen hebben over de inrichting van het gebied en de daar te ontwikkelen functies. Dit gebied zal naar ons gevoel een hoogwaardig karakter moeten krijgen, aansluitend bij het aangrenzende overgangsgedebied tussen de luchthaven en Badhoevedorp. Minimaal 18 ha ervan zal een groene bestemming krijgen. Het gebied zal intern moeten worden ontsloten via een ongelijkvloerse kruising met de rijksweg A4. De kavelstructuur zal zoveel mogelijk moeten worden gerespecteerd.

De geluidszones. Wij houden vast aan hetgeen indertijd in het plan van aanpak is afgesproken, namelijk aan de maximale uitgroei tot 40 miljoen luchtpassagiers per jaar. Ook in een ander kader hebben wij al laten weten, dat het ons nog steeds spijt dat dit niet als een beslissing van wezenlijk belang in deel 3 van de PKB is opgenomen. Dit klemt des te meer, nu in de voorontwerp-aanwijzing wordt geconstateerd dat Schiphol 40 miljoen luchtpassagiers kan afhandelen binnen een

geluidszone met 10.900 bestaande woningen. Dan rijst de vraag wat de zin is van het opnemen van een gereserveerde zone voor die 10.900 woningen als die getallen zo verschrikkelijk dicht bij elkaar komen te liggen. Ik let hierbij ook op hetgeen wij indertijd in het PASO hebben afgesproken. De hele omgeving, maar ook het provinciaal bestuur zal een geweldige behoefte hebben aan duidelijkheid. Die duidelijkheid wordt volgens mij gediend met een volstrekt eenduidige vaststelling van de 35 Ke-zone met 10.000 woningen. Wij vragen dus nadrukkelijk wat nu nog het argument kan zijn voor die reservering. Wij zullen die ook niet in het streekplan opnemen, maar daar kan ik geruststellend bij zeggen dat wij niet gevraagd zijn dat te doen. Zo meteen kom ik in de samenvatting nog terug op de vraag wat wij wel zullen doen met die zones. Wij zien dus dat voor 900 woningen een buitengewoon ingewikkelde procedure wordt ontwikkeld voor een nog onbekend toekomstig moment. Dat sterkt ons in de gedachte dat de PASO-afspraken over de capaciteit van de luchthaven en de omvang van de geluidszone vrij goed verenigbaar blijken. Daar zijn wij ook verheugd over. Daar zit nog maar verschrikkelijk weinig ruimte tussen. Wij voelen ons hierdoor ook een beetje gesterkt in onze opvatting die wij in het verleden een- en andermaal verkondigd hebben, namelijk dat de mainportontwikkeling binnen een zone met 10.000 bestaande woningen gerealiseerd moet kunnen worden. Ik meen ook dat er op dit gebied een inspanningsverplichting is. Ik begrijp dat deze wordt erkend, maar ik hoor graag nog eens dat wij dat zo kunnen doen.

Wij stemmen in met de geluidszones die in de bijlagen E1 en E4 - dat zijn het vierbanenstelsel en het vijfbanenstelsel - van de voorontwerp-aanwijzing zijn opgenomen. Wij wijzen er echter op dat in al het voorafgaand overleg, ook tijdens de voorbereiding van de PKB en tijdens de voorbereiding van de ontwerp-aanwijzing, de geluidszones zijn geaccordeerd onder de voorwaarde dat daaraan maatregelen zijn verbonden om de geluidsbelasting in meetpunt K in Aalsmeer te beperken tot maximaal 49 Ke. Dat het karakter van dit uitgangspunt niet overeenstemt met de methodiek van de zonering, is jammer voor de methodiek, maar wij vinden dat geen reden om deze essentiële afspraak buiten de aanwijzing te houden. Vastlegging van de afspraak, mogelijk in een afzonderlijk document of hoe dan ook, achten wij onvoldoende, omdat daardoor het wettelijk handhavingsinstrumentarium niet op de beperking van de geluidsbelasting in meetpunt K van toepassing zou zijn. Artikel 24, lid 3, van de Luchtvaartwet verzet zich er niet tegen, in de aanwijzing ook andere voorschriften op te nemen dan die welke ervoor bedoeld zijn te voorkomen dat buiten de geluidszones een hogere geluidsbelasting dan de vastgestelde grenswaarde optreedt. Wij dringen er met nadruk op aan, de voorschriften in de ontwerp-aanwijzing op dit gebied toch op enigerlei wijze aan te vullen. Het is bekend dat dit een vrij scherp politiek punt is binnen de provinciale staten. Een vermelding in de toelichting doet naar ons gevoel toch niet helemaal recht aan de afspraak waarover in essentie al zo lang overeenstemming is. Ik doel dan op de afspraak dat de geluidsbelasting in punt K niet hoger mag zijn dan 49 Ke. Het gaat dan vooral om de handhaving.

Wij kunnen niet instemmen met de zones voor het nachtelijk vliegtuiglawaai. Zoals wij ook aan de Tweede Kamer hebben laten weten, zijn wij van mening dat de nachtnormering in de huidige vorm volstrekt onvoldoende bescherming biedt. Het doet ons dan ook deugd dat u al heeft aangekondigd, de systematiek van de nachtelijke zonering te willen heroverwegen. Normering op basis van een jaargemiddelde is voor nachtelijk vliegtuiglawaai echter absoluut ongeschikt. Slaapverstoring in de zomer kan niet gecompenseerd worden door een rustige winterperiode. Een geestiger collega dan ik heeft eens opgemerkt dat mensen geen beren zijn, die een winterslaap houden. Wij zijn erover verheugd dat u dit op de een of andere manier nader wilt bezien. Wij dringen erop aan, de middelingstijd te beperken tot maximaal zeven opeenvolgende nachten.

Wij stemmen ermee in dat de geluidszones in de voorontwerp-aanwijzing op een nauwkeuriger benadering van de werkelijk gevlogene routes gebaseerd zijn dan de zones in de PKB. Men zal overigens begrijpen dat het tegenover de omgeving verschrikkelijk moeilijk uit te leggen is hoe al die zones met alle herberekeningen en veranderingen eruit zien. Hierover worden ons continu vragen gesteld. Gelukkig kunnen wij elke keer uitleggen dat het ten gunste van de woningbouw en het milieu is, maar er is toch elke keer argwaan. Dat demonstreert nog eens hoe ingewikkeld de materie en de communicatie met de omgeving hierover zijn. Wij

stemmen dus in met de zone voor het vierbanenstelsel met 15.100 woningen. Wij stemmen ook in met de zone met 10.000 woningen en met de gereserveerde zone met 10.900 woningen. Dat doen wij niet omdat wij instemmen met de gereserveerde zone, want daarover moet volgens ons nog eens gepraat worden, maar wel uit zorg voor het milieu. Als het Rijk namelijk ooit beslist via de PKB toch de omzetting te realiseren, dan zijn wij er in ieder geval niet de oorzaak van dat nu woningen worden gebouwd op plaatsen die dan in een geluidszone komen te liggen die de maatschappij als onaanvaardbaar heeft gedefinieerd.

Ik maak nog een opmerking over de woningbouw. De zone met 10.000 woningen is op een paar plaatsen uitgebreid ten opzichte van de eerdere zones. Daardoor zijn wij een beetje in moeilijkheden gebracht. Dit geldt vooral voor de sportvelden in Spaarndam en de put van Rijsenhout. Wij hadden een heroverweging gemaakt op basis van de plannen die al in procedure waren voordat wij zones vaststelden. Wij hebben bekeken wanneer het redelijk was om een plan in procedure door te laten gaan ondanks het feit dat een zone vastgesteld wordt. Daarbij is ook van kaalslag sprake geweest. Nu blijkt dat door de uitbreiding van de zone een paar locaties die wij nog duidelijk in overweging hadden, eruit vallen. Wij doen toch nog eens een dringend beroep op de minister daarnaar te kijken. Hoe moeten wij nu met dat soort gevallen omgaan? Dat vereist immers een heroverweging op een heroverweging. Ook dat maakt het tegenover de gemeenten en de bevolking niet makkelijk om uit te leggen wat wij nu in hemelsnaam met Schiphol aan het doen zijn.

Dan ga ik in op de voorschriften. Wij zijn het op dit moment eens met de aangegeven aan- en uitvliegroutes. Wij gaan ervan uit, dat ook na het aanwijzingsbesluit verbeteringen van die routes niet tot overschrijding van de zone mogen leiden. Deze moeten echter wel mogelijk blijven. Er moet dus een zekere flexibiliteit zijn om tot optimalisatie te komen. Dat hebben wij onderkend. Alle flexibiliteit uit het systeem halen zou slecht zijn. Het mag echter niet tot een duidelijke wijziging van de zones leiden.

De voorschriften voor het gebruik van het luchtvaartterrein roepen nog enkele vragen op. Het is ons niet helemaal duidelijk waarom in artikel 14, lid 3 - dat is bij het vierbanenstelsel het starten in noordelijke richting van de Aalsmeerbaan, dus over Badhoevedorp - een uitzondering mogelijk is gemaakt. De uitzonderingsbepaling onder artikel 8, lid 5, over het vijfbanenstelsel is naar ons gevoel niet in overeenstemming met de PKB. Daarin is nota bene in het geel het kabinetsstandpunt afgedrukt, dat de Zwanenburgbaan na ingebruikstelling van de vijfde baan 's nachts gesloten is voor het verkeer vanuit het noorden. Wij hadden begrepen dat dit een absoluut verbod was. Nu wekken de uitzonderingsbepalingen de indruk dat de claim van de NVLS om onder alle omstandigheden open te zijn, onredelijk breed wordt uitgelegd. Als onverhoopt plotseling op alle banen vliegtuigen neergestort zijn - je hoopt dat het nooit gebeurt - zal er toch geland moeten worden. Maar zo'n uitzonderingsbepaling dien je naar onze mening niet in de wet op te nemen, omdat het de mogelijkheid biedt de zaak onredelijk breed uit te leggen. Voor het overige kunnen wij ons met de gebruiksvoorschriften verenigen. Wij hebben kunnen constateren dat vrijwel alle PASO-afspraken een op een in de aanwijzing zijn vertaald en daar zijn wij gelukkig mee.

De nadere voorschriften in verband met de handhaving van de geluidszones nemen wij vooralsnog voor kennisgeving aan. Zoals de minister in de toelichting zegt, staat het handhavingssysteem aan het begin van de ontwikkelingsfase. Met de hoofdlijnen van het systeem zoals neergelegd in deel 3 van de PKB stemmen wij in. In de praktijk zal moeten blijken of de gestelde regels worden nageleefd en de geluidszones inderdaad niet worden overschreden. Dat afdoende kan worden gereageerd als dit niet het geval is, is ook van belang. Wij zeggen u graag onze steun toe bij de uitvoering van die handhaving en bij de communicatie met de omgeving over dit altijd nog uiterst beladen onderwerp. Wij zijn echter bereid daarover voortdurend met het Rijk van gedachten te wisselen in de beleidsgroep handhaving.

Wij wijzen erop dat los van de effectiviteit van de handhaving nadere regelgeving nodig kan zijn om feitelijk ervaren hinder in de omgeving van Schiphol te beperken of te verminderen. Het concept-evaluatieprogramma dat wij onlangs ontvingen en waarop wij zo nodig in een later stadium zullen reageren, kan behulpzaam zijn bij de beoordeling hiervan. Wij vinden het nu een uitstekend

evaluatieprogramma. Wij hopen dat in goede samenwerking met alle betrokken instanties ook op grond van deze aanwijzing inspanningen geleverd kunnen worden die de vermijdbare hinder verminderen en dat ook zonder zulke regels een verbetering van het leefmilieu kan worden bereikt.

Minister *De Boer*: Ik ben blij dat de heer De Boer een aantal zaken aan de orde stelt die te maken hebben met de zekerheid. Wij hopen binnenkort planologische zekerheid te kunnen geven aan de burgers over hetgeen er rond de luchtvaart staat te gebeuren, zodat zij daarmee rekening kunnen houden. Sommigen van hen zullen er ook plezier van hebben omdat zij de komende jaren minder belast zullen worden met geluid dan nu. Andere gevallen zijn er echter ook. Daar kom ik zo meteen op terug.

De heer De Boer heeft een groot aantal opmerkingen gemaakt die direct te maken hebben met de planologie van het luchthaventerrein en alles wat daarmee verband houdt. Het lijkt mij goed toe te zeggen, dat al deze opmerkingen door ons nader zullen worden bezien. Kan een en ander zo geregeld worden dat wij het met elkaar eens zijn, dan zullen wij dat zeker doen. Over problemen zullen wij nog eens met elkaar overleg voeren. Mocht dat niet tot overeenstemming leiden, dan kunnen wij alsnog bezien waartoe dit leidt. Ik heb overigens de indruk dat wij elkaar een heel eind tegemoet kunnen komen voor zover het de opmerkingen betreft die werden gemaakt voor de opmerking over de geluidszones. Ik heb niet het gevoel dat daarin veel zaken zitten die strijdig zijn met het nationaal ruimtelijk beleid.

De geluidszones. Ik weet dat er op dit gebied een politiek probleem is. Dat heeft te maken met het feit dat de 40 miljoen passagiersbewegingen niet "gegeeld" zijn in de PKB deel 3. Uiteraard weet ik nog niet wat de Kamer zal doen. Ik kan mij voorstellen dat u er blij mee bent, te kunnen constateren dat de 40 miljoen en de 10.000 steeds meer naar elkaar toe groeien. Wij spreken nu nog over 10.000 plus, maar wellicht is het toch mogelijk dat wij die 10.000 halen. Dat kan natuurlijk niet met zekerheid worden gezegd, want misschien hebben wij nu wel echt de bottom-line bereikt. Het kabinet vindt het daarom noodzakelijk, toch de gereserveerde ruimte in de PKB te houden. Die ruimte kan dus alleen maar worden gebruikt na een zware omzettingsprocedure, lees: een nieuwe PKB-procedure. Een ieder die zich in dit land van tijd tot tijd met dit vak bezighoudt, weet wat een PKB-procedure betekent. Pas wanneer het absoluut noodzakelijk is, zullen wij deze heel zware procedure inzetten. Die duurt immers ongeveer een jaar.

Waarom is toch gekozen voor de gereserveerde zone? Ik heb zoëven al gezegd, dat wij nog niet helemaal zeker weten of wij boven de 10.000 blijven. Wij hebben de burgers beloofd dat de 40 miljoen en de 10.000 in eerste instantie niet overschreden zullen worden. Komt het toch daarboven, dan zullen wij een bredere zone geven. Ik ben net als de heer De Boer van mening dat het buitengewoon noodzakelijk is om over te gaan tot een zo'n eenduidig mogelijke vaststelling van de 35 Ke. Dat is reden te meer om met elkaar te proberen, die 10.000 vast te houden. Die inspanningsverplichting bestaat zeker aan onze zijde.

Ik ben blij dat instemming is betoogd met de geluidszones. De heer De Boer heeft gesteld dat het jammer is dat de 49 Ke - dit is toch een heel belangrijk punt - nu niet is meegenomen is in de aanwijzingsprocedure. Wij hebben gemeend, dat dit het best opgenomen kan worden in het gebruiksplan. Wellicht is het goed als de heer Weck daar straks nog een toelichting op geeft.

De nachtnormering. In het regeerakkoord hebben wij afgesproken, ons nog eens te zullen buigen over de mogelijkheden om de nachtnormering meer in overeenstemming te brengen met hetgeen door de regio als wenselijk wordt geacht. Wij konden dat niet tijdig genoeg realiseren. Dit houdt in dat wij ervoor hebben gekozen, de PKB nu af te ronden. Als de PKB in de Kamer ter behandeling voorligt, zal er ook een rapport liggen inzake de nachtnormering. Nu kan ik absoluut nog niet zeggen hoe het met de nachtnormering zal gaan. Ik weet ook niet of die veranderd wordt omdat het nog een onderwerp van politieke discussie is.

De woningbouw. Ik kan mij voorstellen, dat de heer De Boer het jammer vond dat de ballon, die de geluidszone is, op een ander punt een uitstulping vertoont dan voorheen werd gedacht. In feite hoef ik het niet uit te leggen, maar als je begint te schuiven, ontstaat er elders altijd weer een probleem.

Spaarndam en Rijsenhout. Wij zijn ons ervan bewust, dat deze plaatsen extra

worden belast omdat wij elders in de regio de burgers willen sparen. De heer De Boer heeft ons gevraagd, hier nog eens naar te kijken en dat kan ik zonder meer toezeggen. Ik kan echter niet toezeggen dat dit enig resultaat zal hebben. Wij hebben er al heel serieus naar gekeken, maar wij hoeven het hoofd niet direct in de schoot te leggen.

De voorschriften en de handhaving wil ik graag door de heer Weck laten behandelen. Daarvoor geef ik hem nu het woord.

De heer Weck (RLD): Op een paar vragen heeft minister De Boer in het begin geantwoord dat het handiger is om deze bij de verdere uitwerking te betrekken. Op de vragen over de Kruisweg en de taxibaan zal ik dus niet gedetailleerd ingaan.

Door de provincie Noord-Holland en namens de provincie Zuid-Holland zijn ook vragen gesteld over de Joodse begraafplaats. Dat is terecht. Hierbij spelen twee problemen een rol. Het eerste is de bereikbaarheid van de begraafplaats en het tweede is de geluidhinder. Het blijkt dat in het overleg met de Vereniging Gan Hasjalom nog een derde punt onder de aandacht is gebracht. Men is er namelijk bang voor dat deze plek een verzamelplek wordt van spotters. De plaats schijnt namelijk nogal gunstig te liggen. De religieuze betekenis van die plaats zou ook daardoor opnieuw onder druk komen te staan. Thans vindt overleg plaats tussen de vereniging, de luchthaven en de betrokken gemeente om vooral voor de eerste twee problemen een oplossing te vinden. De vereniging heeft ook contact met TNO over geluidwerende voorzieningen.

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat zal trachten het probleem met de RESA op een geschikte manier op te lossen. Pas je de internationale regelgeving puur formeel toe, dan zal een aantal voorzieningen moeten worden getroffen. Wij kunnen echter ook proberen de materiële voorzieningen voor een RESA - dat is een bepaalde veiligheidsvoorziening aan het eind van de baan - te treffen en deze tegelijkertijd zodanig in het gebied in te passen dat er geen negatieve effecten voor de begraafplaats optreden. Hoe het resultaat precies zal zijn, kan ik nu nog niet aangeven, maar het probleem is onderkend en op dit moment vindt overleg plaats.

De heer De Boer heeft een vraag gesteld over de flexibiliteit, gelet op de te verwachten vaststelling van een aanwijzing en de vaststelling van de voorschriften voor het gebruik van de luchthaven. Blijkt bijvoorbeeld in de praktijk dat de Standard instrument departures (SID's) na alle slagen die al gemaakt zijn, verder te verbeteren zijn, dan zou daarop binnen de grenzen van de aanwijzing flexibel ingegaan moeten worden. Daartoe zijn wij bereid. Ik wijs er overigens op, dat het formeel in de Luchtvaartwet ook is voorzien. In artikel 27 is een specifieke voorziening opgenomen die het mogelijk maakt, niet de hele aanwijzingsprocedure te doorlopen, maar via een aantal kortere slagen aanpassingen op dat vlak aan te brengen als dat nodig is.

Gedeputeerde De Boer heeft ook een aantal vragen gesteld over de uitzonderingsbepalingen in de aanwijzing. Hij verwees daarbij naar het PASO. In het PASO is opgenomen dat de Zwanenburgbaan 's nachts voor verkeer vanuit het noorden gesloten is als de vijfde baan operationeel is. In het PASO gaat het dus om landingen vanuit het noorden. In de aanwijzing is dat iets anders opgenomen, maar wel volledig conform de PKB deel 1 en deel 3. In de PKB staat dat als de vijfde baan operationeel is, de Zwanenburgbaan de preferentie krijgt die de Aalsmeerbaan had. In de aanwijzing is opgenomen dat er 's nachts geen landingen vanuit het noorden op de Zwanenburgbaan zijn toegestaan, tenzij de vijfde baan niet ter beschikking is en er ook geen andere baan ter beschikking is.

De heer De Boer (provincie Noord-Holland): De passage die de heer Weck aanhaalt, slaat op het vierbanenstelsel en niet op het vijfbanenstelsel.

De heer Weck (RLD): Dan zou ik de desbetreffende teksten erbij moeten halen.

De heer Linders (provincie Noord-Holland): Misschien mag ik een aanvulling geven. Voor het vijfbanenstelsel staat in het deel 3 van de PKB de volgende passage in de PKB deel 3: na ingebruikneming van de vijfde baan zal de Zwanenburgbaan tussen 23.00 uur en 06.00 uur gesloten zijn voor verkeer vanuit het noorden. Dat is de

passage waarop de heer De Boer in eerste termijn heeft gedoeld.

De heer *Weck* (RLD): De stelling is....

De heer *De Boer* (provincie Noord-Holland): ...dat er toch nog een uitzondering wordt gemaakt in het vijfde lid van artikel 8. Wij menen dat je daarmee een ruimte creëert die geen doel meer dient. Wellicht komt een of twee keer per jaar een uitzondering voor, als er een ongeluk is gebeurd. Doet zich een calamiteit voor, dan gebeurt er van alles en dan wordt niet meteen naar de wet gegrepen. Daarvoor wil ik dus geen uitzondering gecreëerd zien.

De heer *Weck* (RLD): De omschrijving van die uitzondering vindt u in de aanwijzing. Die lijkt ons noodzakelijk voor die specifieke situaties. U kunt wel zeggen dat in zo'n uitzonderlijke situatie niemand naar de wet zal grijpen, maar dan is er toch niets op tegen het wel op te nemen? Of heeft u bezwaar tegen de manier waarop het in de aanwijzing is omschreven?

De heer *De Boer* (provincie Noord-Holland): Wij zijn er benauwd voor, dat hierdoor bij de bewaking van dit systeem toch net één deur meer op een kier wordt gezet dan wij zouden willen.

De heer *Weck* (RLD): Voor zeer uitzonderlijke situaties die omschreven staan in de aanwijzing. Als de heer De Boer het niet eens is met de omschrijving, dan kunnen wij eens nagaan of die omschrijving moet worden aangescherpt. Het lijkt mij als jurist nu niet de meest voor de hand liggende aanpak om de situaties maar niet op te schrijven omdat zij zo uitzonderlijk zijn en je er op dat moment toch wel goed mee wegkomt.

De heer *De Boer* (provincie Noord-Holland): Daarop kom ik in tweede termijn terug.

De heer *Weck* (RLD): In de huidige situatie wordt incidenteel gebruik gemaakt van de Aalsmeerbaan voor starts en landingen vanuit het noorden, vooral voor kleinere vliegtuigen, die snel kunnen afdraaien en daardoor nauwelijks hinder opleveren voor de omgeving. Het noordelijk gebruik van de Aalsmeerbaan is ook niet in het preferentieel baansysteem opgenomen, zo'n lage preferentie heeft het. Noch in het PASO, voor zover mij bekend noch in de PKB zijn afspraken gemaakt over het noordelijk gebruik van de Aalsmeerbaan overdag. Dat is de belangrijkste reden waarom dit niet in de aanwijzing is opgenomen.

De heer *Schouten* (gemeente Haarlem): Ik maak eerst opmerkingen over agendapunt 4. Die over agendapunt 3 zout ik nog even op. Hoe hard is de verplichting tot het herzien van bestemmingsplannen eigenlijk, vooral in situaties waarin daar geen enkel materieel belang mee gediend is? Er zou een snipper van het grondgebied van de gemeente Haarlem, zonder enige stedelijke functie, uitsluitend bestaand uit rustiek riet- en moerasland, onder de verplichting vallen. Er woont niemand. Het gebied is zelfs nauwelijks toegankelijk. De helft is watergebied. Wij zijn van plan het bestemmingsplan waar het onder valt in 1996 te herzien. Zijn wij zelfs in een geval als dit verplicht het bestemmingsplan eerder te herzien of kunnen wij rustig doorgaan met de planning die wij al hadden?

Minister *De Boer*: Als het maar om een snipper gaat is het niet veel werk en zullen de kosten ook niet hoog zijn. Het moet maar!

De heer *Schouten* (gemeente Haarlem): Je doet het om iets op te lossen!

Minister *De Boer*: Het klinkt misschien wat flauw, maar wij moeten er toch aan vasthouden. Voor dat hoekje met rietland in de gemeente Haarlem moet er toch maar een postzegelplannetje komen.

De heer *Ijsselmuiden* (gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude): Ik sluit aan

bij het betoog van de gedeputeerde. Ik ben ook bestuurlijk secretaris van het recreatieschap Spaarnwoude. Praktisch alle geluidhinder, of het nu de vierde baan, de vijfde baan, de gedraaide vijfde baan of de milieubaan, wordt genoemd, is in onze gemeente gepland. Het is voor ons één grote ramp. Wij zijn u daar niet **zo erg erkentelijk voor**, maar **wij zien de maatschappelijke noodzaak ook wel**. Wij **kunnen er niet onderuit**. Alles **bij elkaar opgeteld wordt echter elke vierkante meter buitengebied gebruikt voor milieubelasting**. Wij hebben de IMER en de AMER zorgvuldig gevolgd. Als vertegenwoordiger van het recreatieschap moet ik **zeggen dat ik tegen dat gebruik ben**. Ik **begrijp wel dat bij een keuze tussen platteland en recreatiegebied en woongebied de realiteit gebiedt te kiezen voor het platteland**. Het recreatieschap komt echter wel met een grote schadeclaim, want wij hebben een heleboel voorzieningen die nu niets meer waard zijn of veranderd moeten worden. Ergens anders in de provincie zal een mooi bos worden aangelegd, maar dat heeft niets met het recreatieschap Spaarnwoude te maken. De provincie Noord-Holland neemt daaraan niet deel. Het recreatieschap heeft een groot aantal participanten, die nu schade lijden. Wij komen daar nog verder over te praten.

Als burgemeester van Haarlemmerliede en Spaarnwoude moet ik zeggen dat er maar het best over het platteland gevlogen kan worden. Wij zijn tot nu toe bijzonder constructief geweest door dat te erkennen. Het spijt ons dat nu van de aanwijzing gebruik wordt gemaakt om elders minder geluidhinder te veroorzaken, die ook nog eens aan onze gemeente wordt opgelegd. Na de laatste vierkante meter platteland komen nu onze dorpen aan de beurt. Het lijkt wel of men zich op Spaarndam gericht heeft, want de ballon van de geluidhindercontour gaat precies over Spaarndam heen. Ik hoop dat u zoveel compassie met ons hebt dat de 35 Ke-grens niet over de woningen van Spaarndam heen gaat. Dan bent u **nog niet bedankt, maar dan hebben wij in ieder geval een stukje goede wil gezien**. Zoals het nu gaat wordt **echt alles gebruikt**. Wij **verzoeken u uitdrukkelijk hier nog eens heel serieus naar te kijken en de meest geplaagde gemeente in ieder geval die marge te gunnen**.

Minister *De Boer*. Als iemand in dit gezelschap recht van spreken heeft, is dat zeker de heer *Ijsselmuiden*, hoewel de gemeente Aalsmeer wel concurreert. Spaarnwoude heeft in ieder geval de oudste rechten. Ik ben mij ervan bewust dat het recreatiegebied wordt belast, door de keuzes die wij hebben gemaakt. In dit gezelschap behoeven wij niet te discussiëren over de schadeclaims, maar ik heb al gezegd dat over schadeclaims binnen de geluidszones kan worden gesproken met mijn collega van Verkeer en Waterstaat. Mocht er sprake zijn van planschade binnen de vrijwaringszone, dan moet dit in het kader van de artikel 49-procedure van de **Wet op de Ruimtelijke Ordening worden bekeken**. Bestuurders die daarop een beroep hebben **gedaan, hebben nog niet erg veel succes geboekt**.

Ik begrijp de situatie van Spaarndam. Ik vind het buitengewoon spijtig. Ik kan mij voorstellen dat u vraagt, de 35 Ke-contour precies tot aan de bebouwde grens te laten komen en niet eroverheen. Ik ben bereid er met de ambtenaren nog een keer naar te kijken, maar er is niet al maanden, maar al vele jaren op gestudeerd. Ik denk dat er weinig mogelijkheden zijn. Desalniettemin constateer ik, dat wij er van tijd tot tijd nog in slagen om iets te verbeteren. Wellicht dat er in de vierde optimalisatie nog iets te regelen valt. Wij nemen het probleem absoluut serieus, maar ik denk eerlijk gezegd dat er niets meer aan te doen valt. Ik heb goed naar uw woorden geluisterd.

De heer *Ijsselmuiden* (gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude): Wij komen er nog op terug!

De heer *Piet* (gemeente Aalsmeer): Ik laat de titel "meest geplaagde gemeente" graag aan de heer *Ijsselmuiden*, al was het alleen maar omdat ik altijd begrepen heb dat hij naast Schiphol ook Amsterdam te duchten heeft. Aalsmeer concurreert wel, al hebben wij wel een wat dubbel gevoel. Dat komt misschien doordat in het **Plan van aanpak het slechtste scenario voor Aalsmeer is bedacht en op grond daarvan de lijnen zijn getrokken. Uiteindelijk blijkt het dan enigszins mee te vallen**. Je moet dan oppassen om niet hard "hoera" te roepen, want in de praktijk verslechtert de situatie gewoon. Dat neemt niet weg dat de contouren zoals zij nu zijn

Aalsmeer wat lucht geven. De provincie heeft in het kader van de vrijwaringszone voor een aantal locaties groen licht kunnen geven. Het ging dan om zaken die in de pijplijn zaten. Volgens het SBL, in de jaren '80, zouden wij nog een maximum van 39 Ke te verteren krijgen. Inmiddels zitten wij op 44. Wij groeien nog door naar rond de 49, een behoorlijke toename.

Misschien kan de heer Weck straks nog iets zeggen over die 49 Ke. In het verlengde van het betoog van de heer De Boer pleit ik ervoor, 49 nu echt 49 te laten zijn en er niet al te veel omheen te draaien. Ik bedoel dat niet al te negatief. In het bestuurlijk overleg van 16 juni van het vorig jaar is heel duidelijk en helder toegezegd, dat 49 Ke als harde grens werd beschouwd. Aan de hand daarvan werd de lijn getekend. Voor mijn gevoel was er bij die toezegging geen millimeter ruimte.

Ik zal veel zaken laten liggen, omdat de heer De Boer ze al voortreffelijk heeft verwoord of omdat de heer Verbruggen namens de Amstel- en Meerlandengemeenten een aantal opmerkingen zal maken.

Ik pleit ervoor, te bezien of het tracé van de omgelegde N201 kan worden opgenomen op de kaart. Ik heb begrepen dat het wegenstelsel op zichzelf geen onderdeel van de kaart is, maar een aantal wegen zijn wel ingetekend. Gelet op al hetgeen in het gebied gebeurt, kan ik mij voorstellen dat het goed is om ook dit tracé met stippellijntjes aan te geven, te meer daar het in allerlei partiële herzieningen en het ROA-structuurplan al is opgenomen.

Uit de woorden van minister De Boer begrijp ik, dat voor de bestemmingsplannen het jaartal 1991 een behoorlijk harde grens is bij schadeclaims. Ik blijf dan met een wat zuur gevoel zitten, daar gemeenten in het algemeen niet zozeer gronden verwerven op het moment dat duidelijk is dat er woningen gebouwd kunnen worden, maar op het moment dat bijvoorbeeld via een streekplan zicht is gegeven op de mogelijkheid van woningbouw. In de jaren '70 en '80 zijn door de gemeente Aalsmeer talloze gronden verworven met de bedoeling er woningbouw te plegen, conform streekplannen en de lijnen van het SBL. Uiteindelijk blijkt dan een en ander door een soort autonome ontwikkeling van Schiphol niet mogelijk. Het jaartal 1991 is wel erg als harde grens uit de lucht komen vallen. Ik zie de minister voorzichtig "nee" schudden. Misschien vergis ik mij heel erg.

Minister De Boer: Ik ben blij dat u zegt, dat de contouren voor Aalsmeer in elk geval in bepaalde opzichten wat lucht geven. Blijft het moeilijke punt van de 49 Ke. De heer Weck gaat daar straks nog op in.

Het lijkt mij niet echt nodig dat wij de omlegging van de N201 opnemen in onze plannen. Het is buitengewoon belangrijk dat u die opneemt in uw plannen. Als u haar hebt opgenomen in het bestemmingsplan en dat spoort met het streekplan, hebben wij niet zo gek veel problemen meer met elkaar. Bestemmingsplannen zijn buitengewoon bepalend voor het ruimtelijke-orderingsbeleid.

De heer Piet (gemeente Aalsmeer): Het bestemmingsplan is in de maak en komt er binnenkort aan. De verlegging is in het ROA-structuurplan, het structuurplan van Haarlemmermeer en de partiële herziening van het streekplan door Noord-Holland opgenomen, maar nog niet op de kaart van het luchtvaartterrein. Het zou logisch zijn dat bijvoorbeeld de westelijke randweg gestippeld werd weergegeven, zonder deel uit te maken van het terrein als zodanig.

Minister De Boer: Als het bijna vigerend beleid is, kan ik mij er iets bij voorstellen. Ik ken het probleem van de gronden die verworven zijn voor woningbouw die nu niet meer mogelijk blijkt. Ik weet dat het niet van vandaag of gisteren is. De datum 16 april 1991 is niet zo maar uit de lucht komen vallen. Per die datum is het PASO vastgesteld. Vrijwel onmiddellijk daarna is een brief van het Rijk uitgegaan waarin werd aangekondigd, dat indien gemeenten in problemen zouden komen door activiteiten van voor die tijd zij zich tot ons zouden kunnen wenden voor het verkrijgen van schadevergoeding. Als na die datum nog gronden verworven zijn houdt het op. Wij houden vast aan de op zichzelf heel heldere datum 16 april 1991. Het was niet zo dat de regio niet op de hoogte was van die feestelijke datum.

De heer Piet (gemeente Aalsmeer): Zegt u als het gaat om aankopen uit de jaren '70 en '80: kom nog eens langs?

Minister *De Boer*: Wij moeten er nog eens over praten. Het gaat alleen om situaties waarin gemeenten in problemen zijn gekomen, doordat zij iets verworven hadden terwijl zij niet konden voorzien dat die beslissing overruled zou worden door andere bestemmingen. Ik nodig u niet uit om langs te komen met allerlei oude plannetjes die al een tijd in de kast lagen en waarmee voor die tijd ook al problemen waren vanwege luchtvaartlawaaï. Voor 1991 discussieerde u natuurlijk ook met het provinciaal bestuur over plannen die niet gerealiseerd konden worden. Ik nodig u niet uit om die rekening alsnog te vereffenen.

De heer *Piet* (gemeente Aalsmeer): Wij zullen selecteren.

Minister *De Boer*: Ik zal het vast doorgeven!

De heer *Weck* (RLD): Punt K zal op feitelijk 49 Ke gehandhaafd moeten worden. Dat punt is in diverse overlegsituaties expliciet aan de orde geweest. Er is inderdaad een verschil ten opzichte van het bestuurlijk overleg van een jaar geleden. Nu handhaven wij in de aanwijzing niet de punten, maar er is een bepaalde systematiek om de totale zone te handhaven. Er zijn voorschriften die bedoeld zijn om ervoor te zorgen, dat er geen geluidhinder wordt veroorzaakt buiten de beschreven zone. Als binnenkort de ontwerp-aanwijzing ter visie wordt gelegd, wordt tegelijkertijd de UMER-5 ter visie gelegd. Daarin zijn door de initiatiefnemers diverse maatregelen vastgelegd, die inmiddels zijn opgenomen in de toelichting bij de PKB, om het karakter ervan te versterken. Die maatregelen, onder andere voor segmentatie, worden door de luchthaven toegepast. Mocht uit het jaarlijkse gebruiksplan blijken, dat gedurende een jaar een, niet structurele, overschrijding van de 49 Ke dreigt, dan moet de luchthaven nieuwe maatregelen, met aanpassing van het gebruiksplan, aan beide ministers aanleveren. De luchthaven moet daarmee duidelijk maken dat de 49 Ke op punt K gehandhaafd kan worden. Dat is de systematiek die voortkomt uit de Luchtvaartwet. Die systematiek zal niet meteen door de buurman begrepen worden. Zou ondanks de maatregelen een structurele overschrijding op punt K aan de orde zijn, dan is, zoals in de toelichting is gesteld, het onvermijdelijk dat punt K wel in de zone wordt opgenomen, maar dan zal de hele procedure opnieuw moeten worden uitgevoerd. De zonering zal dan moeten worden aangepast. Die systematiek is afgesproken en geeft naar mijn idee in voldoende mate een inspanningsverplichting van beide kanten, van de luchthaven en van de overheid, aan. Die houdt in dat getracht moet worden, te zorgen dat punt K gehandhaafd blijft op 49 Ke. De beperkingen in de handhavingssystematiek worden er mijns inziens in voldoende mate mee ondervangen.

De heer *Piet* (gemeente Aalsmeer): Ik denk dat de heer *Weck* mijn buurman wat onderschat. Als ik dit aan hem uitleg, zal hij waarschijnlijk vragen waarom het punt niet meteen in de zonering wordt opgenomen als dat in de toekomst ook mogelijk is. Als het feitelijk op 49 Ke gehandhaafd wordt, waarom kan dat dan niet zodanig worden vastgelegd, dat het in de contouren wordt opgenomen?

De heer *Weck* (RLD): Ik ken uw buurman niet, maar het zou nog een lastig gesprek op zondag kunnen worden! Als je nu punt K in de zone wilt opnemen, moet je opnieuw berekeningen maken. Dat lijkt ons gezien de voortgang van de procedure en de afspraken die de rechter ons heeft opgelegd niet de beste manier.

De heer *De Boer* (provincie Noord-Holland): De heer *Weck* en ik hebben in alle vriendschap al een aantal keren gediscussieerd over punt K. Wij zijn er nooit uit gekomen. Het wordt nu dus meer het uitwisselen van verklaringen dan een wezenlijke bijdrage. Voor de omgeving ziet het eruit alsof gekozen is voor een systematiek waarin voor punt K meer een inspanningsverplichting is geformuleerd dan dat de hardheid van de zonering geldt, zoals dat op andere punten het geval is. In het denken is dat het wezenlijke punt. Door een heel bekende Amsterdamse advocaat heb ik mij laten uitleggen, dat op het punt van regelgeving een jurist alles regelt, mits je het hem maar vraagt. Hier is dat wel gevraagd maar niet geregeld. Het kleine stukje traject tussen ruim 51 Ke en 49 Ke blijft als een inspanningsverplichting geformuleerd. Wij hebben er in het verleden op aangedrongen, het

precies dezelfde hardheid te geven als de punten in de zone. Toen is tegen-
geworpen dat dit zo slecht in de systematiek past.

Ik maak twee aantekeningen. Het lijkt mij dat het niet zoveel zin heeft als wij de
discussie op dit moment voortzetten. Wij hebben onze mening gegeven.
Het tweede is dat de regering ervan overtuigd kan zijn, dat wij buitengewoon alert
zullen zijn op de daadwerkelijke ontwikkeling. Zoals de heer Weck zei, moet die
ten eerste blijken uit het gebruiksplan. Ten tweede moet die blijken uit de
metingen, de handhaving en de resultaten daarvan. Mocht een structurele over-
schrijding blijken, dan zal de heer Weck met een aanwijzing komen, zo heeft hij
gezegd.

De heer *Weck* (RLD): Exact!

De heer *De Boer* (provincie Noord-Holland): Ik kom terug op artikel 8 lid 5 van de
aanwijzing ex art. 27/24 Luchtvaartwet. Heel helder moet zijn, dat bij het vijfbanen-
stelsel geen landingen vanuit het noorden kunnen plaatsvinden op de vijfde baan.
Ik heb opgemerkt dat het bepaalde leidt tot een verruiming van hetgeen wij ons
eerder hadden voorgesteld. In artikel 8 lid 2 is al een uitzonderingsbepaling op-
genomen, namelijk voor noodgevallen. In artikel 8 is nu dus een dubbele ontsnap-
pingsmogelijkheid opgenomen voor landingen vanuit het noorden op de
Zwanenburgbaan. Dat is er één te veel.

De heer *Peer* (gemeente Amsterdam): Staat u mij toe eerst een korte opmerking te
maken aan het adres van de heer Piet. De gemeente Amsterdam heeft als politieke
doelstelling het scheppen van zoveel mogelijk werkgelegenheid. Dat heeft zij
overigens gemeen met het kabinet. Wij hebben ook gemeen de doelstelling om zo
goed mogelijk met het milieu om te gaan. Ik vind het dan schrijnend dat over zo'n
gemeente gesproken wordt als een buur die te duchten is.

De heer *Ijsselmuiden* (gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude): Er zit wel
wat in!

De heer *Peer* (gemeente Amsterdam): Dat kan uw opvatting zijn, maar ik kan mij
niet aan de indruk onttrekken, dat uw gemeente niet vooroploopt bij het scheppen
van werkgelegenheid.

Ik kan mij eenvoudig aansluiten bij de heer De Boer, die grondig en zorgvuldig is
geweest. Op een heleboel punten zijn wij het met hem eens. Wij zijn net als hij blij
dat de voorontwerp-aanwijzing er ligt. Het heeft heel lang geduurd.

Op een aantal detailvragen zou mevrouw De Boer het antwoord nog geven.

Dat brengt mij tot de procedurele vraag wat er gebeurt als die antwoorden zijn
gegeven. Wat gebeurt er als straks het onderzoek naar 5P, naar 5G en naar de
nachtnorm is afgerond? Komt er dan nieuw bestuurlijk overleg?

Over één onderwerp ben ik het niet eens met de heer De Boer. Hij heeft gezegd
dat wij met 10.000 woningen heel dicht bij het uitgangspunt van het PASO kwamen,
gelet op het aantal passagiers waarnaar wordt gestreefd voor de mainport.

Ik meen mij te herinneren dat het in het PASO inderdaad om 10.000 woningen
ging, maar om 40 mln. tot 45 mln. vliegtuigpassagiers.

De heer *De Boer* (Provincie Noord-Holland): Nog veel erger: het ging richting
50 mln.

De heer *Peer* (gemeente Amsterdam): Het waren er 50 mln., waarvan 5 mln. tot
10 mln. met de trein. Je komt dan op 40 mln. tot 45 mln. vliegtuigpassagiers. Bij de
10.900 woningen van nu zou het gaan om 40 mln. passagiers. Wil je terug naar
10.000 woningen en trek je dan voor het gemak - ik weet dat het eigenlijk niet mag
- ook 10% van het aantal passagiers af, dan kom je op 36 mln. Dat is een heel eind
onder de doelstelling die in het PASO is verwoord voor de mainport Schiphol.
Overigens leiden de analyses tot dezelfde conclusie, namelijk dat wij ons in het
voorstel kunnen vinden.

Wat betreft de 26 LAeq-norm spreken wij nogmaals ons ongenoegen erover uit,
dat wij niet betrokken zijn bij het onderzoek naar de verbeterde nachtnorm. Hoe
staat het met dat onderzoek? Amsterdam heeft nooit antwoord gekregen op zijn

brief over de middelingstermijn voor de nachtnorm. Kan er ook alvast iets gezegd worden over nieuwe voorstellen inzake de middelingstermijn?

Minister *Jorritsma-Lebbink*: Op dit moment vindt het onderzoek naar de nachtnorm plaats. Zoals in brieven is vermeld en in feite in het regeerakkoord stond, hebben wij afgesproken dat wij de PKB-procedure voor Schiphol en de erbij horende aanwijzingen gewoon afronden. Ondertussen wordt het onderzoek naar mogelijke wijziging van de nachtnorm voortgezet. Daar zijn zeker nog geen politieke conclusies aan verbonden. Ik kan op dit moment nog niet voorzien of er politieke conclusies aan verbonden zullen worden in die zin, dat de nachtnorm wordt gewijzigd. Er is slechts afgesproken dat wij onderzoek zullen doen naar de mogelijkheden en naar de consequenties van die mogelijkheden. De opvattingen van het kabinet zullen bij de Kamer bekend zijn op het moment van behandeling van de PKB. Zij leiden niet tot wijziging van de PKB zelve. Daarvoor worden indien nodig de normale, daarvoor geldende procedures gevolgd. Iedereen is dan weer betrokken bij de **PKB-procedure en daarna, bij wijziging van de aanwijzing van de zonering, ook bij de daarbij horende inspraak**. Ik kan nog geen enkel inzicht geven waar het op uit zal komen. Al zou ik het kunnen, ik zou het op dit moment niet doen. Als brieven uit Amsterdam niet beantwoord zijn, moet ik het antwoord daarop schuldig blijven. In ieder geval heeft het kabinet nog niet gesproken over de middelingstermijn en overweegt het nog niet om daar iets aan te doen.

De heer *Ijsselmuiden* (gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude): Een aantal brieven van ons zijn ook nog niet door Amsterdam beantwoord!

De heer *Verbruggen* (Uithoorn): Namens de A en M-gemeenten, Haarlemmermeer, Amstelveen, Uithoorn, Aalsmeer, Diemen en Ouder-Amstel wil ik de regering toch verzoeken, te bekijken of de datum van 1 april 1991 voor de vergoedingencyclus werkelijk hard is. Een aantal gemeenten die niet bij het PASO betrokken waren, waren toentertijd niet bij machte om behoorlijk kennis te hebben van de plannen. De beslisdatum voor de PKB-1 lijkt mij een datum die meer voor de hand ligt.

Minister *De Boer*: **Met alle respect, u kunt onmogelijk staande houden dat de regio vóór 16 april 1991 absoluut niet wist dat wij doende waren met het PASO.** In de periode daarvoor zijn er vele hoorzittingen geweest. Er zijn bijeenkomsten geweest met de gemeenten. Er is buitengewoon veel over gepubliceerd in de pers. Wij hebben ontzettend veel discussies, om niet te zeggen van tijd tot tijd schermutselingen, gehad. 16 april was vlak voor de verkiezingen van de nieuwe staten. De plannen kwamen overal uitbundig aan de orde. Ik heb er wel respect voor dat u probeert ter wille van de gemeenten de datum wat op te rekken. Dat is ook uw goede recht, maar de argumentatie is niet erg sterk.

De heer *Verbruggen* (gemeente Uithoorn): De argumentatie ligt natuurlijk in het gegeven dat bij het afsluiten van het PASO een aantal partners aanwezig waren. De hoorzittingen over het PASO waren toen in een eindstadium. Pas toen werd duidelijk welke omvang dat eigenlijk had.

Minister *De Boer*: Ik wil best vragen of de provincie nog eens wat artikelen over hetgeen zich in die periode heeft afgespeeld en verslagen van bijeenkomsten te voorschijn kan halen. Vooralsnog houd ik vast aan de datum 16 april 1991. Mij staat nog buitengewoon helder voor de geest, hoe de situatie in de regio rond de ontwikkeling van het Plan van aanpak Schiphol toen was.

De heer *Wassenaar* (gemeente Warmond): Formeel is het eigenlijk niet aan de orde, maar toch vraag ik wat nu precies de status van de 30 Ke-vrijwaringszone is, **ook al gelet op de opstelling van de provincie Zuid-Holland, die vooralsnog niet bereid is die zone in het streekplan op te nemen.**

De zoneringsprocedure is nogal van invloed op het herzien van bestemmingsplannen. Formeel komen de kosten van de planherzieningen ten laste van de gemeenten. Dat lijkt formeel wel juist, maar inhoudelijk heeft dat voor de betrokken gemeenten toch iets onbevredigends.

Minister *De Boer*: De vrijwaringszone is in eerste instantie in het leven geroepen vanuit de ruimtelijke kwaliteit van het gebied, in de periode van 1991 waarover wij het zoëven ook hadden. De provincie Noord-Holland wilde toen niet stellen, dat bewoners precies tot op de 35 Ke-grens wel last hebben van het geluid, maar aan de andere kant niet. Ter wille van de kwaliteit, de leefbaarheid en de inrichting van het gebied heb je een zone nodig waarin je heel zorgvuldig en voorzichtig omgaat met nieuwe activiteiten, bijvoorbeeld nieuwe woningbouw. Dat beleid is overgenomen door het Rijk en daardoor nu opgenomen in de PKB. In de vrijwaringszone mogen nu in beginsel geen nieuwe woningen worden gebouwd. Incidentele woningbouw wordt alleen bij zwaarwegende argumenten toegestaan. Voor andere milieugevoelige bestemmingen met relatief hoge concentraties mensen, ziekenhuizen, verpleeghuizen, scholen enz., geldt hetzelfde als voor woningbouw. Met betrekking tot de vestiging van bedrijven en kantoren in de vrijwaringszone worden gemeenten en provincies verzocht selectief te zijn. Er is dus geen verbod. Het lijkt mij buitengewoon wijs als ook de provincie Zuid-Holland de 30 Ke-zone opneemt in haar streekplan, want de kwaliteit van de ruimtelijke ordening in het gebied wordt ermee verhoogd. Overigens, de opneming in de PKB is bepalend voor de inhoud van het streekplan. Ik kan mij wel voorstellen dat u het onbevredigend vindt dat de gemeenten de kosten van de herziening van bestemmingsplannen dragen en dat u liever ziet dat wij die voor onze rekening nemen. Zo zit de wet niet in elkaar. Wij willen de wet ook niet veranderen. Alleen over kosten die buiten de directe totstandkoming van het bestemmingsplan ontstaan kunnen wij een gesprek voeren. Het opstellen van een bestemmingsplan als zodanig is een gewone taak van de gemeente. Als een andere activiteit zich in de gemeente ontwikkelt, moet u daarvoor ook een nieuw bestemmingsplan maken.

De heer *Kroon* (gemeente Haarlemmermeer): Ik kan mij voor het overgrote deel aansluiten bij het betoog van de heer *De Boer* namens de provincies. Ik beklemtoon wat door hem gezegd is over de begrenzing van luchthavenactiviteiten in het gebied en over de nachtnormering, die heel wezenlijk is voor het gebied.

Zoals bekend heeft de gemeente Haarlemmermeer een voorkeur voor de gedraaide vijfde baan. Zij heeft een aanvullend onderzoek laten verrichten naar het banenstelsel met de gedraaide vijfde baan. In de toelichting op de PKB vinden wij de redenering dat de milieu-effecten van 5G bij een optimalisering of een andere wijze van gebruik in de richting zullen gaan van 5P. Met de cijfers van het aanvullend onderzoek in de hand kan ik laten weten, dat de redeneerlijn van de PKB redelijk klopt. Dat betekent dat het aanvullend onderzoek heeft opgeleverd, dat 5G nagenoeg gelijk is aan maar niet beter is dan 5P.

Naar aanleiding van de discussie over de keuze van het banenstelsel wil ik nog wel zeggen, dat de cijfers ontzettend dicht bij elkaar liggen. Het gaat erom of de ene helft van een straat wel moet worden meegeteld voor het zwaar belaste gebied van de 35 Ke-zone of dat dit nu net niet het geval is. Een keuze voor een van beide banenstelsels met het argument dat de baan beter zou zijn voor het milieu is wat onwaarachtig. De keuze zal ten slotte ergens anders uit voortkomen. De voorkeur voor 5G van de gemeente Haarlemmermeer komt vooral voort uit de voorkeur voor de compacte luchthaven, waarbij beter bewaakt kan worden dat toekomstige ontwikkelingen die wij niet wensen ook niet plaatsvinden. Het kabinet heeft ook uitgesproken dat die verdere ontwikkelingen niet meer moeten plaatsvinden. Toekomstige bestuurders moeten niet in de verleiding worden gebracht. Naast de joodse begraafplaats ligt een algemene begraafplaats. Die moet ook bereikbaar blijven. Wat betreft het feitelijk gebruik van de begraafplaats moet u gewoon zorgen voor een andere plek. Ik zou die duidelijke uitspraak graag horen. Wij moeten elkaar redelijkerwijs geen voorzieningen aandoen om het feitelijk gebruik mogelijk te maken.

Voor de planschade is de datum van ondertekening van het PASO de grens. Bedacht moet worden dat er sinds de ondertekening van het PASO nog weer het een en ander is gebeurd. Redelijkerwijs had niet verondersteld kunnen worden dat de vrijwaringszone eruit zou gaan zien zoals zij er nu in de PKB-3 uitziet. Er heeft ook een veiligheidsbeleid vorm gekregen. Er zijn afrondingen gemaakt. Het is logisch dat gemeenten na 16 april 1991 nog stappen genomen hebben die

niet direct verband hielden met het PASO, maar nu toch gevolgen hebben. Het is mij nog steeds onduidelijk hoe de regering met die effecten wil omgaan. Dat moet goed en helder geregeld worden voor de gemeenten, want er speelt nogal het een en ander.

Voor de handhaving is vanuit de regio steeds onafhankelijkheid bepleit. Die zit er nog steeds niet helemaal in. Er zijn afspraken gemaakt over een evaluatie. Als het draagvlak onvoldoende is en de geloofwaardige handhaving in de praktijk niet tot stand blijkt te komen, kunnen wij dan afspreken dat die handhaving te zijner tijd op een andere manier vorm en inhoud kan worden gegeven?

Minister *De Boer*: Ik heb al gezegd dat ik mij graag nog buig over de begrenzing van het luchtvaartterrein. Wij komen daarop terug. Ik begrijp dat u ook reikhalzend uitkijkt naar de nachtnormering. De heer Kroon heeft de vrijwaringszone in relatie gebracht tot de datum 16 april 1991. Hij heeft gelijk als hij stelt dat na 16 april 1991 ook nog beleid ontwikkeld is. Ik heb sterk de illusie dat sindsdien wel beleid met betrekking tot de vrijwaringszone tot stand is gebracht, maar dat dit gepaard is gegaan met discussies met de gemeenten over wat nog wel en wat niet meer zou moeten plaatsvinden. De provincie heeft nog een hele tijd gewerkt met interimbeleid. Ik kan niet uit mijn hoofd zeggen voor welke delen van de Haarlemmermeer dat al of niet effect had. Ik heb de indruk dat het interimbeleid grotendeels delen van de 30 Ke-contour bevatte. Als het niet zo is, heeft de gemeente Haarlemmermeer een belangrijk punt om met ons overleg over eventuele schadeclaims te voeren. Ik denk zelf dat het voor het Rijk wel meevalt.

Minister *Jorritsma-Lebbink*: Ik dank de heer Kroon voor zijn toelichting op het onderzoek naar het banenstelsel 5G. De conclusie dat de effecten nagenoeg gelijk zijn is wel terecht, al meen ik dat 5P er op een aantal punten nog iets beter uitkomt dan 5G. 5G is in elk geval zeker niet beter, zoals aanvankelijk de verwachting van Haarlemmermeer was. Hij gebruikt het criterium van de compacte luchthaven. Wij hebben een serie criteria gehanteerd, die zijn vermeld in de planologische kernbeslissing. Vervolgens hebben wij gekozen voor de handhaving van de omvang van Schiphol en van de omvang van het gebruik, via de zonering. Dat is in de PKB vastgelegd. Wij kijken er dus op een andere manier naar. Overigens vrees ik dat bij welk banenstelsel dan ook, zelfs bij 5G, toekomstige bestuurders nog altijd fouten kunnen maken. Laten wij daar echter niet van uitgaan. Het werk moet goed gedaan worden. Wij moeten een nauwkeurige PKB vaststellen.

Als voor de algemene begraafplaats een andere plek moet worden gevonden, is dat de verantwoordelijkheid van de gemeente. Als er reeds schade is, kan de gemeente eventueel een claim indienen.

De handhaving van de geluidszones vindt in de praktijk plaats door de Luchtvaartinspectie, de LI. Het is ondoelmatig om het toezicht op de geluidszones te scheiden van het toezicht op de veiligheid, dat ook bij de LI berust. Dat het toezicht op de naleving van de regels plaatsvindt onder dezelfde politieke verantwoordelijkheid als de vaststelling van de regels komt vaker voor. Sterker nog, het is in de meeste gevallen zelfs de regel. De overheid vindt zelf altijd dat zij een belangrijke toezichthouder is. Als departementen zelf voorzien in de handhaving wordt vaak ook onnodige regelgeving voorkomen. De overheid heeft nog wel eens de neiging allerlei regelgeving te bedenken. Als het apparaat voor de handhaving dan niet op het ministerie zelf is gelokaliseerd, moet een ander de regelgeving die het ministerie verzint opknappen of wordt er niet gehandhaafd. Ik heb zelf een aardig voorbeeld in huis. Wij hebben prachtige verkeersregels, maar hoe is het met de handhaving gesteld? Is het je eigen wetgeving, dan word je daar meer aan gehouden.

Overigens moet voor de taak van de Luchtvaartinspectie een handhavingsvoorschrift worden opgesteld, waarin de hoofdlijnen voor de wijze van uitoefening van het toezicht worden aangegeven. Om de controleerbaarheid en de onafhankelijkheid daarvan te verzekeren, wordt de handhaving vastgesteld door de minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de minister van VROM. Vóór de vaststelling moet de CGS worden gehoord. Het handhavingsvoorschrift is openbaar en wordt bovendien jaarlijks geëvalueerd. Het kan dan eventueel worden aangepast. Omdat de LI een onderdeel is van Verkeer en Waterstaat, kan de minister van Verkeer en Waterstaat te allen tijde worden aangesproken op de

wijze van toezicht. Ik vind dat dit behoorlijk wat garanties biedt, ook voor de onafhankelijkheid en de hardheid van het toezicht.

Het zou heel plezierig zijn als de gemeente Haarlemmermeer de uitkomsten van het onderzoek naar het banenstelsel 5G toestuurde aan bijvoorbeeld de Tweede Kamer, ten behoeve van de behandeling daar.

De heer *De Boer*: Zijn in het onderzoek de kosten van de aanleg van 5G ook meegenomen?

De heer *Kroon*: Het aanvullend onderzoek dat de gemeente Haarlemmermeer heeft laten uitvoeren is vooral gericht op het gebruik en niet op de ligging. De meerkosten worden in de PKB genoemd. Dat ooit, in het jaar 2010, een westelijke by-pass aangelegd zou moeten worden leidt tot een half miljard meerkosten. Dat is een bekend verhaal.

De heer *Kea* (gemeente Jacobswoude): Er zijn eerder al vragen gesteld over de vrijwaringszone. In het boekje over de PKB-3, gedateerd februari 1995, is in figuur 10 de vrijwaringszone aangegeven. Bij de uitnodiging voor deze bijeenkomst hebben wij nog een ander kaartje mogen ontvangen. Ik mis de aansluiting daartussen en zou daarover opheldering willen hebben.

Minister *De Boer*: De ene figuur geeft de zonering vanuit de PKB aan en de andere de zonering die zal plaatsvinden op grond van de Luchtvaartwet. Er kunnen verschillen zijn. U zult in de stukken vinden dat wij ervan uitgaan, dat wij in de PKB gewoon doorgaan met de berekeningswijze die wij vanaf deel 1 hebben gehanteerd. Daarop vindt besluitvorming plaats. Het zijn geen heel grote verschillen, maar in de vrijwaringszone hebben een aantal gemeenten mogelijkheden om meer te bouwen dan aanvankelijk het geval was. Dit is hetzelfde punt als de heer *De Boer* zojuist aanraakte, toen hij zei dat het probleem van al dan niet in de vrijwaringszone bouwen nog een 900 woningen groot was. Het is wat ingewikkeld, maar wij zijn nu vrijwel klaar met de berekeningen om te komen tot een optimalisering van het gebruik van de banen. Hoe meer er geoptimaliseerd wordt, hoe efficiënter de banen gebruikt worden en hoe geringer de geluidsbelasting buiten de banen om is. U zult zien dat de zonering op grond van de Luchtvaartwet krasser en dus vriendelijker voor de omgeving is dan die in de PKB.

De heer *Ijsselmuiden* (gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude): Zegt mevrouw *De Boer* het goed? Zijn de kaarten bij de PKB het uitgangspunt?

Minister *Jorritsma-Lebbink*: Wat mevrouw *De Boer* zegt moet inhouden, dat als de aanwijzing volgens de Luchtvaartwet is afgerond, de daarbij behorende zoningskaarten de kaarten behorend bij de PKB worden. De PKB-kaarten die er nu zijn zijn indicatief. Bij de aanwijzing op basis van de Luchtvaartwet komen de definitieve kaarten, die straks onderdeel van de PKB worden. De kaarten die nu in de PKB zitten moet u er straks uit scheuren en weggooien.

Minister *De Boer*: Wij praten nu voor de hele regio op basis van de kaarten in PKB-3. De luchtvaartwetcontouren zullen over het algemeen prettiger zijn, al weet ik niet helemaal zeker of dat ook voor Spaarnwoude geldt. Vanaf dat ogenblik zullen die kaarten conform artikel 26 van de Luchtvaartwet en conform de aanwijzing uit hoofde van de Wet op de ruimtelijke ordening maatgevend zijn.

De heer *Ijsselmuiden* (gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude): In de tussentijd dus nog niet!

Minister *Jorritsma-Lebbink*: Niets is al geldig; alles is nog indicatief.

De heer *Ijsselmuiden* (gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude): Het scheelt voor ons 150 huizen! Dat is wel belangrijk.

Minister *De Boer*: Over een paar maanden hebt u duidelijkheid. Nu geldt gewoon nog het interimbeleid.

De heer De Boer (provincie Noord-Holland): Nu wordt het een beetje moeilijk. Het interimbeleid wordt de facto al gehanteerd door de provincie. Op grond daarvan worden afspraken gemaakt. Ik kan mij niet voorstellen dat het provinciaal bestuur, kennis hebbend van nieuwe kaarten en wetend hoe die er definitief uit komen te zien, de resultaten daarvan zou verwaarlozen ten opzichte van eerdere indicatieve kaarten. De heer IJsselmuiden hoopt nu door het interimregime de ruimte te benutten tussen de indicatieve kaarten uit de PKB en de definitieve kaarten die naar aanleiding van de aanwijzing zijn gepubliceerd. Het provinciaal bestuur zal daarin waarschijnlijk niet meegaan. Van nu af aan zal het de definitieve kaarten bij de aanwijzing plus de vrijwaringszone met de 10.900 eromheen hanteren.

Minister De Boer: De heer IJsselmuiden weet het natuurlijk uitstekend. Dit is de weg die wij bij dit soort besluitvormingsprocessen bewandelen.

De heer De Boer (provincie Noord-Holland): Het is wel spijtig wat er gebeurt. Zones zijn immers niet van God gegeven. Kunnen de bedoelde effecten vermeden worden, dan is dat mooi meegenomen. Dat is eigenlijk de kern van het betoog. Willen de bewindslieden nog eens bezien of de extra uitstulping die bij Spaarndam is ontstaan, wel of niet vermijdbaar is? Is die onvermijdbaar, dan is er niks aan te doen. Is die wel vermijdbaar, is er wellicht een oplossing voor te bedenken, dan is dat mooi meegenomen.

Minister De Boer: Dat heb ik twee keer toegezegd.

De heer De Boer (provincie Noord-Holland): Dat hebben wij met vreugde genoteerd.

De heer Kea (gemeente Jacobswoude): Mevrouw De Boer sprak over een vriendelijker contour op basis van de Luchtvaartwet, een wat engere contour rondom de luchthaven. Kan de contour die op de zojuist door mij genoemde kaart staat aangegeven, nog veranderen of is dat afhankelijk van de discussie die de minister nog met de provincie Noord-Holland zal voeren over de 10.000 of 10.900? Of ligt deze contour redelijk vast?

Minister De Boer: Welke contour ligt bij u voor?

De heer Kea (gemeente Jacobswoude): De vrijwaringszone 30 Ke-contour in het kader van de Luchtvaartwet, zoals getekend op de kaart die als bijlage bij de uitnodiging is gevoegd.

Minister De Boer: Daar zal volgens mij niets meer aan veranderen, want bij die kaart heeft de optimalisatie al plaatsgevonden. Of is deze nog niet helemaal afgerond, mijnheer Weck?

De heer Weck (RLD): Dit bestuurlijk overleg moet nog worden verwerkt - ik denk bijvoorbeeld aan de discussie die zojuist met de heer De Boer werd gevoerd - de inspraak moet nog plaatsvinden en de hoorzittingen moeten nog worden gehouden. Al met al kunnen de zaken die daarbij aan de orde komen, ertoe leiden dat aanpassingen plaatsvinden. Na afloop van die procedure is er een definitieve zonering. Het verschil tussen hetgeen nu voorligt en hetgeen in de PKB staat, is dat de PKB indicatief is en dat deze zonering door een aantal optimaliseringen, waarvan de horizontale spreiding er een is, voor enkele locaties wat gunstiger is uitgekomen en voor sommige locaties wat minder gunstig.

De heer Hollebrand (gemeente Heemskerk): Ik spreek hier namens het gewest IJmond. Ook wij hadden zorgen over de onduidelijkheid over de vrijwaringszone. Vooral voor de gemeente Uitgeest zou dat direct consequenties hebben voor de woningbouw. Daarop heeft de minister echter al geantwoord. In de toelichting op artikel 2 over de bestemmingsregeling spreekt de minister wel over woonwagendstandplaatsen, maar niet over woonschepen. Zowel in zijkanaal C, te Velsen als op het Uitgeestermeer dobberen woonschepen. Wij vernemen graag van de minister of die ergens onder vallen.

Minister *De Boer*: Woonschepen en woonwagens worden in de milieuwetgeving, en dus ook in deze wetgeving, op dezelfde wijze behandeld als normale woningen.

De heer *Hollebrand* (gemeente Heemskerk): Bij de woonwagens merkt de minister op dat bij de locatiekeuze met een en ander rekening moet worden gehouden. Dat gaat bij woonwagens wat makkelijker dan bij woonschepen. Wij hebben immers wel heel veel land, maar niet overal water. Het lijkt mij daarom dat dit voor woonschepen iets gecompliceerder is.

Woningen en woonboten die liggen binnen het grondgebied van Akersloot en Velsen vallen respectievelijk binnen de 26 LAeq-contour en de 35 Ke-contour, maar zijn niet betrokken bij het isolatieplan. Zij dreigen dus buiten de boot te vallen. Denkt de minister dat de ontheffingsmogelijkheid die wordt geboden in artikel 3, lid 1, onder c en d, daarop van toepassing kan zijn?

Gemeenten rondom Schiphol zullen kosten moeten maken voor assistentie bij plan- en procedurebegeleiding in verband met de isolatie. Vallen de kosten die hiermee gemoeid zijn, binnen de schaderegeling?

De volgende onderwerpen zijn buitengewoon belangrijk voor het gewest IJmond.

Minister *Jorritsma-Lebbink*: Het gewest IJmond is hier formeel helemaal niet aanwezig.

De heer *Hollebrand* (gemeente Heemskerk): Dan spreek ik namens de gemeente Heemskerk. Alles wat ik namens de gemeente Heemskerk heb gezegd, wordt geacht ook te zijn uitgesproken namens de overige vijf IJmond-gemeenten. In IJmond zijn wij buitengewoon content met de dubbele doelstelling. Gezien de economische ontwikkeling in IJmond, die toch vrij somber is, zijn wij er blij mee dat een spin-off wordt georganiseerd rond Schiphol. De zorg om de geluidsbelasting wordt vooral in IJmond buitengewoon groot. Het maatschappelijk draagvlak, voor zover het er al was, wordt steeds kleiner. Het gaat hierbij vooral om de geluidsoverlast. In een eerder overleg met het kabinet hebben wij al kenbaar gemaakt dat onze regio van mening is dat er een nachtperiode van minimaal acht uur dient te zijn, dus van 23.00 uur tot 07.00 uur. In deze periode dienen tevens het aantal en de hoogte van de geluidspieken beperkt te worden. De gemeente Velsen heeft in een afzonderlijke reactie van 10 juni 1994 toegevoegd dat er tussen 23.00 uur en 07.00 uur in het geheel geen vliegverkeer mag plaatsvinden en dat op z'n minst binnen een jaar de meest lawaaierige vliegtuigen in die periode vermeden moeten worden. Tevens is Velsen van mening dat de vakantiecharters niet 's nachts dienen plaats te vinden. De resultaten van het nader onderzoek naar de nachtelijke geluidsbelasting in de aanvullende MER heeft het gewest IJmond in de mening gesterkt die het heeft verwoord in zijn reactie op de AMER. Het genoemde in artikel 6.2, komt hieraan niet tegemoet. Wij maken dan ook bezwaar tegen dat artikel 6.2. Wij menen dat uitgaan dient te worden van een nachtperiode van 23.00 uur tot 07.00 uur. Het handhavingsbeleid is ook in het vorige overleg aan de orde geweest. Ik herinner mij dat gedeputeerde De Zeeuw toen namens Noord-Holland heeft gezegd dat er een onafhankelijke handhavingsinstantie moet worden opgericht. De minister verwees zojuist naar de mogelijkheden die zij heeft om de handhaving op een goede wijze te regelen. Ik meen dat het belangrijk is om tegen de minister te zeggen dat het maatschappelijk draagvlak mede wordt bepaald door de geloofwaardigheid van datgene wat wij samen bedenken. Het draagvlak wordt mede bepaald door de mate waarin de overheid bereid is mensen tegemoet te komen, bijvoorbeeld inzake de nachtrust. Er moet worden aangegeven dat er een ijzersterk en waterdicht handhavingsbeleid is. In IJmond is in ieder geval duidelijk dat daar iets aan schort. Men heeft toch het gevoel dat ruim buiten de zoneringen wordt gevlogen en dat men kortere bochten maakt dan strikt noodzakelijk is. Op dit moment is er een handhavingsbeleid en daar is men buitengewoon ontevreden over. Er wordt slecht gereageerd op de klachten. Ik wil er toch voor pleiten, een onafhankelijke instelling voor de handhaving op te richten, opdat in ieder geval tegenover de bevolking duidelijk wordt gemaakt dat wij haar klachten in de komende tijd zeer serieus willen nemen.

In de regio IJmond, vooral in de gemeenten Velsenbroek, Beverwijk, Heemskerk

en Uitgeest, ontbreken meetpunten. Wij vragen de minister ook meetpunten in die regio aan te leggen. Uit de vrijwaringszone op de kaart van februari 1995 blijkt dat in dat gebied vrij grote uitlopers liggen. Het lijkt ons toch van groot belang om in die gebieden een aantal meetpunten te installeren. Graag verneem ik uw reactie hierop.

Minister Jorritsma-Lebbink: De heer Hollebrand heeft eerst een vraag gesteld over de kosten van de herziening van bestemmingsplannen. Een zelfde vraag is ook aan mevrouw De Boer gesteld. Hierover is al opgemerkt dat deze kosten niet worden vergoed, behalve wanneer er hogere kosten zijn als gevolg van de planherziening zelf. Normale bestemmingsplanwijzigingen bij welke vraag van welke burger of organisatie in uw gemeente dan ook vallen onder de normale kosten.

Over de nachtnormering heeft u een aantal opvattingen geuit. Het is bekend dat de herziening van de nachtnormering niet aan de orde is bij de behandeling van deze planologische kernbeslissing. Er ligt een wet voor en daarop zal het besluit voorsnog worden genomen. Er wordt wel nagedacht over de verbetering van de situatie in de nacht. Behalve over de nachtnormering wordt daarbij ook nagedacht over een poging, het aantal hoofdstuk 2-vliegtuigen te verminderen. Die lijn proberen wij wel degelijk in te zetten. Over de uitkomsten daarvan zal binnenkort duidelijkheid komen.

Ik begrijp dat een onafhankelijk toezicht wordt gevraagd. Er is natuurlijk de nodige argwaan tegenover het toezicht. Het enige waarop ik iedereen wil wijzen, is dat het huidige wettelijk instrumentarium ter handhaving buitengewoon mager is. In feite houden wij ons nu bezig met het vaststellen van de PKB, het maken van de aanwijzing en de zonerings die daarbij hoort. Daarmee maken wij eindelijk een instrumentarium op basis waarvan wij ook werkelijk kunnen handhaven. Toch wil ik een waarschuwend woord in uw richting uitspreken. Mijns inziens is het 't allerbeste als u iemand, een minister, verantwoordelijk maakt voor de handhaving en het toezicht onder de verantwoordelijkheid van die zelfde minister stelt. Dat is de enige die u naar huis kunt sturen als het niet goed gaat met de handhaving. Een onafhankelijke club stuurt u niet naar huis. Ik meen dat wij daar toch nog eens goed met elkaar over moeten praten. Ik hoor de roep om onafhankelijk toezicht wel eens vaker, maar dan moet je kiezen voor een ZBO-constructie. Ik verwijs hierbij naar het rapport van de Algemene Rekenkamer. Alleen bij die constructie is sprake van toerusting met een bepaald wettelijk instrumentarium. Het is echter de vraag, of handhaving via de ministeriële verantwoordelijkheid voor zo'n club beter is dan handhaving door de minister gewoon rechtstreeks aan te spreken op dat onderwerp. Ik wil uw aandacht daarvoor vragen. Ik heb er wel alle begrip voor, dat men enigszins argwanend is tegenover het toezicht dat de afgelopen periode heeft plaatsgevonden. Daarbij moet ik echter opmerken dat dit mijns inziens meer lag aan het huidige gebrekkige instrumentarium voor handhaving en aan de gebrekkige sanctiemogelijkheden die daarbij horen dan aan de wil om werkelijk te handhaven.

De heer Piet (gemeente Aalsmeer): Het is bekend, dat wordt gesuggereerd de verantwoordelijkheid te leggen bij de minister van VROM. Het is ook logischer de handhaving bij VROM te leggen dan bij Verkeer en Waterstaat. Wat vindt minister Jorritsma van deze suggestie?

Minister Jorritsma-Lebbink: Er is eenheid van regeringsbeleid. Zoals ik heb gezegd, worden de voorschriften vastgesteld door de minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de minister van VROM. Dat is volstrekt terecht. Stel dat de Luchtvaartinspectie haar werk niet goed zou doen. Dan zal niet alleen de minister van Verkeer en Waterstaat ontzettend hard aan de bel trekken, maar ook, en misschien nog wel harder, de minister van VROM. Daarvan van ik overtuigd. Ik zie het verschil niet zo goed.

De heer De Boer (provincie Noord-Holland): De provincie Noord-Holland heeft zich heel erg laten leiden door het feit dat er een heel wezenlijk ding is toegevoegd en dat is de onafhankelijke audit die een keer per drie jaar

plaatsvindt. Daar verwachten wij erg veel van, te meer omdat is toegezegd dat niet drie jaar wordt gewacht met deze audit, maar dat hiermee al eerder wordt begonnen. Dan is er de combinatie van ministeriële verantwoordelijkheid en de onafhankelijke audit. De resultaten van die audit worden openbaar. Dat moet aan de omgeving de nodige zekerheid geven.

Minister Jorritsma-Lebbink. Daarmee ben ik het volstrekt eens. Naar ik meen is die audit in overeenstemming met, en misschien wel op initiatief van het ministerie van VROM afgesproken. Ik meen dat dit een heel belangrijk toetsingscriterium zal worden. Er is al toegezegd dat deze eerder dan na drie jaar zal plaatsvinden.

De heer Hollebrand (gemeente Heemskerk): Ik mis nog een reactie op een van mijn vragen. Een aantal woningen in Velsen en Akersloot valt binnen geluidscontouren, maar is niet in het isolatieplan opgenomen. Is de minister bereid de ontheffingsmogelijkheid die de aanwijzing in artikel 3 biedt, op de woningen in die gebieden van toepassing te verklaren?

Minister Jorritsma-Lebbink. Het antwoord op deze vraag moeten wij even opzoeken.

Uw vraag over de meetpunten heb ik ook nog niet beantwoord. Ik zal aan de technici moeten vragen hoe wij dat kunnen doen. Daarop kom ik terug.

De heer Verbruggen (gemeente Uithoorn): Ik spreek eerst namens de Amstellandgemeenten en straks spreek ik namens de gemeente Uithoorn. Ik stel voorop dat de ons bekende stukken redelijk goed leesbaar zijn. Dat is kwaliteit. Wij missen wel een aantal kennisgevingen vanuit de UMER. Die zitten er niet bij en dat maakt het voor ons buitengewoon moeilijk om de zaak inhoudelijk goed te kunnen beoordelen.

Het aantal woningen binnen de 35 Ke-contour. Pas de laatste weken is een nieuwe berekeningsmethode tot stand gekomen, na het verschijnen van de PKB-3. Daardoor is het aantal van 12.600 woningen gedaald tot 10.900. Willen de bewindslieden de Tweede Kamer voorstellen, deze berekeningsmethode te betrekken bij de PKB en dus de nieuwe uitkomst in de PKB op te nemen en dit aantal te koppelen aan het maximum van 40 miljoen passagiers? Hoewel wij ervan uitgaan dat de techniek verbeterd zal worden, blijven wij op ons standpunt staan dat de reseveringszone met 12.600 woningen in feite niet meer nodig en niet meer acceptabel is. De heer De Boer gaf het al aan. Nu sprake is van 10.900 woningen moet je je afvragen, of je straks een volledige PKB-procedure moet doorlopen voor die laatste 900 woningen. Ik stel mij voor, dat de nieuwe berekeningen mogelijkheden kunnen bieden om een en ander te verfijnen.

Deze nieuwe berekeningswijze kan grote consequenties hebben voor punt K in Aalsmeer. Ik vraag mij dan af welke garantie er is dat het genoemde vlieggedrag wordt gecontinueerd. Is deze methode wel toepasbaar op het rekenvoorschrift dat nu wordt meegenomen? De uitkomsten in de aanwijzing van de toegepaste nieuwe rekenmethode leveren voor punt K in Aalsmeer een geluidsreductie op van 0,1 Ke. Deze geringe wijziging levert toch wel een groot verschil op met sommige andere punten, waarbij sprake is van 5 Ke tussen de geluidscontouren van de PKB. Ik kan dit niet goed verklaren. Misschien kan de minister dit verduidelijken. Het is toch niet mogelijk dat op een aantal punten waar deze rekenmethode wordt toegepast, nog steeds sprake is van 2 Ke verschil?

In de artikelen 8 en 14 wordt gesteld dat een verbod tot het gebruik van bepaalde banen in de nachtperiode van 23.00 uur tot 06.00 uur niet geldt indien toepassing ervan onder omstandigheden ertoe kan leiden dat er geen starts of landingen meer kunnen plaatsvinden op het luchtvaartterrein. Wij menen dat die "omstandigheden" nader moeten worden gedefinieerd, en niet in de toelichting, maar in het wetsvoorstel.

De minister is van plan toestemming te verlenen voor het uitvoeren van lesvluchten tot 22.00 uur. Dit tijdstip willen wij vervroegen naar 17.00 uur. Op deze manier kun je in grote mate vermijdbare hinder voorkomen. Lesvluchten zijn in het algemeen circuitvluchten, waarbij steeds wordt geland en opgestegen binnen een beperkte cirkel.

De nachtnorm en de nachtperiode. Wij menen dat de nachtperiode van 23.00 uur

tot 06.00 uur verlengd moet worden tot 07.00 uur. Dat hebben wij al vaker aangegeven. Wij verzoeken de bewindslieden aan te geven, wanneer en op welke wijze de resultaten van het aanvullend onderzoek naar de nachtnormering ten behoeve van het piekniveau beschikbaar komen. Mevrouw De Boer heeft overigens al aangegeven dat deze binnenkort bekend zullen zijn.

De handhaving. Ook ik ben van mening dat op dit moment hard wordt gewerkt aan zowel het preventieve als het repressieve handhavingssysteem. Het lijkt mij echter een slechte zaak om de meetresultaten op jaarbasis te middelen. Nu wij zoveel meetpunten hebben in de regio, kan ik mij voorstellen dat directer wordt ingegaan op het overschrijden van de geluidscontouren. Doet men dit niet, dan verwordt het handhavingssysteem naar onze mening tot een systeem op papier. Voorts verlangen wij dat punt K in Aalsmeer expliciet wordt opgenomen en dat ook daarvoor de handhaving geldt. Ook daarover zijn al duidelijke uitspraken gedaan, maar het is van groot belang dat ook de 30 en 20 Ke-contouren bij de handhaving worden betrokken. Juist punt K is essentieel voor de gemeenten die daar vlak onder liggen.

Het preferentieel baangebruik. Voor de nachtperiode is het baangebruik vastgesteld. Dat komt op hoofdlijnen neer op landingen op de Kaagbaan en starts vanaf de Zwanenburgbaan. Na de aanleg van de 5P vinden de starts vanaf de 5P plaats. In de toelichting op bladzijde 11 wordt gesteld dat het verkeersaanbod in de vroege ochtend van 06.00 uur tot 07.00 uur weliswaar substantieel hoger is dan het aanbod in de nachtelijke uren, maar dat in principe zelfs tot 2015 het verkeer conform de nachtregering kan worden afgewikkeld. Hierbij worden slagen om de arm genomen voor mogelijke vertragingen. Vanwege de toch zeer grote nadelige milieu-effecten in de vroege ochtend doen wij een dringend beroep op de minister, voor de periode van 06.00 uur tot 07.00 uur de nachtregering bindend op te leggen en dat in de aanwijzing op te nemen. Op deze wijze kan volgens ons een grote bijdrage worden geleverd aan het voorkomen van vermijdbare hinder. Op bladzijde 38 van de toelichting wordt gesproken over een samenwerkings-overeenkomst tussen de luchthaven en de LVB, waardoor de exploitant de bevoegdheid krijgt jaarlijks ten behoeve van het gebruiksplan het preferentieel baangebruik vast te stellen. Naar onze mening mag de luchthaven niet de vrijheid krijgen de baanpreferenties vast te stellen. Wij menen dan ook dat in de aanwijzing het preferentieel baangebruik van de dag-, de avond- en de nachtperiode geregeld dient te zijn.

De isolatie. Op bladzijde 23 van het GIP wordt aangegeven dat circa 800 woningen niet in aanmerking komen voor isolatievoorzieningen. Deze woningen, welke een geluidsbelasting ondervinden van het huidige vierbanenstelsel, zouden niet voldoen aan de eis dat deze geluidsbelasting nog minimaal twee jaar na datum van isoleren aanwezig moet zijn. Wij achten deze opstelling niet redelijk. Het gaat hierbij om woningen die al een reeks van jaren zijn blootgesteld aan deze geluidsbelasting. Wij verzoeken de bewindslieden dan ook deze woningen wel te isoleren en hieraan in de prioriteitenstelling de hoogste score te geven.

Er is al aangegeven dat er verschillende kaarten in omloop zijn. Dat geldt ook voor de kaarten waarop de geluidscontouren zijn aangegeven. Een stichting is daarover uiteraard zeer content en dat is de kringlooporganisatie in de gemeente Uithoorn. Ook wij zijn zeer regelmatig in de eigen raadscommissie verschenen met contouren die weer heel snel werden herroepen. De ene keer waren wij blij, de andere keer wat minder blij. Ik hoop dat nu zeer binnenkort een definitieve contourenkaart wordt afgegeven, zodat wij exact weten waarover wij spreken. Er is immers kennis over de inhoud nodig om dit steeds duidelijk te kunnen maken tegenover raadsleden en anderen.

Punt K in Aalsmeer. In grote lijnen kan ik instemmen met hetgeen is ingebracht door de heer Piet en de heer De Boer. In het bestuurlijk overleg van februari 1994 zijn toezeggingen gedaan die niet helemaal worden nagekomen. Het is buitengewoon triest als aan deze toezeggingen niet getoemoet kan worden gekomen. Als de minister stelt dat inderdaad gehandhaafd zal worden, dan meen ik dat zij ook in staat moet zijn om bijvoorbeeld de gemeente Uithoorn een contour te laten zien waaruit blijkt waarop die 49 Ke uiteindelijk neerkomt. Dan weten wij tenminste wat voor de gemeente Uithoorn bij de milieu-technische afwegingen van belang is en dan kunnen wij ook de milieukwaliteit voor onze gemeente bepalen.

Minister *Jorritsma-Lebbink*: Ik zal eerst ingaan op de vraag over artikel 8, over de omstandigheden waaronder afgeweken kan worden van de bepalingen over de baanbeschikbaarstelling gedurende de nacht. In het PASO werd dit toegespitst op veiligheidsredenen. Het bleek echter niet goed mogelijk die veiligheidsredenen eenduidig te definiëren. Daarom wordt in de aanwijzing alleen maar over "omstandigheden" gesproken. Overigens staat in de toelichting op de aanwijzing wel dat het gaat om overschrijding van de meteo-limieten zoals die gepubliceerd zijn in de Luchtvaartgids. Daarbij moet bijvoorbeeld worden gedacht aan te veel dwarswind of aan onweersbuien in het aan- of uitvlieggebied van de baan. Er wordt dus niet afgeweken van het PASO, er wordt juist ingevuld ten opzichte van het PASO. Er wordt juist geprobeerd het nog beperkter te houden. Het gaat dus over bepaalde weersomstandigheden die het onveilig maken om de afgesproken baanbeschikbaarstelling te hanteren.

De heer *Verbruggen* (gemeente Uithoorn): Kan deze verenging van het begrip niet worden opgenomen in de aanwijzing?

Minister *Jorritsma-Lebbink*: Daar heb ik bezwaar tegen, want als wij dit nauwkeurig vastleggen en daar moet om veiligheidsredenen van worden afgeweken, dan mag het niet. Dat is het lastige. Afwijken mag alleen maar uit veiligheidsoverwegingen. Dat staat er ook bij. In de toelichting hebben wij een aantal voorbeelden gegeven waarbij zich dat kan voordoen. Men zal echter altijd moeten motiveren als het gebeurt en als het gebeurd is. Dat hoort het alleen om veiligheidsredenen te kunnen. Dat wordt gecontroleerd.

De heer *Verbruggen* heeft een pleidooi gehouden voor het handhaven van de grens van 40 miljoen passagiers. Het lastige daarbij is, dat de enige echt handhaafbare grens voor Schiphol de geluidszone is. Bovendien is de geluidszone uit milieu-overwegingen de meest relevante. Om die reden heeft het kabinet daarvoor gekozen.

Zou de tijd waarin lesvluchten mogen plaatsvinden, niet beperkt kunnen worden? Daarover is overleg met de luchtvaartmaatschappijen nodig, met name met de KLM. De KLM wilde overigens oorspronkelijk tot 23.00 uur lesvluchten uitvoeren. Die periode is reeds ingekort tot 22.00 uur. Overigens moet ook 's avonds geoefend worden. Helaas, maar dat moet wel gebeuren. Als u rijles neemt, moet u ook een paar keer in het donker rijden. Afhankelijk van de tijd van het jaar zal dit dan vroeg of laat in de avond moeten plaatsvinden. Het aantal lesvluchten is in de afgelopen jaren overigens geweldig gereduceerd. Wij sluiten geenszins uit - beter gezegd: het ligt eerder voor de hand - dat dit aantal nog verder zakt.

De heer *Verbruggen* heeft gevraagd of de 20 en de 30 Ke-contour in de handhaving kunnen worden opgenomen. De Luchtvaartwet kent helaas alleen maar de 35 Ke-contour. Dat is dus ook de contour die gehandhaafd wordt.

Minister *De Boer*: De heer *Verbruggen* heeft gevraagd of het niet beter was geweest met deze behandeling te wachten totdat de UMER beschikbaar is. U weet ook dat wij in verband met een uitspraak van het hof in het kort geding van de gemeente Aalsmeer tegen de Staat gehouden zijn om zo snel mogelijk de geluidszones definitief vast te leggen. Door die tijdsdruk hebben wij ervoor gekozen, door te gaan met deze PKB-procedure en met deze Luchtvaartwetprocedure. Door de IMER, de UMER en de AMER hebben wij immers al heel wat gegevens. Uiteraard doel ik op de UMER-4. Komt de UMER-5 beschikbaar, dan zal de gedetailleerde informatie over de uitvoeringsvarianten van met name de parallelle vijfde baan alsnog **mee-genomen worden**. Op basis van onze gegevens gaan wij ervan uit, dat daar **geen nieuwe inzichten uit voortvloeien**. Mij is **overigens niet helemaal duidelijk** waarom u zoveel **problemen** had met de **vrijwaringszone in Uithoorn**. Ik meende dat u juist een van de **gelukkigen** was. De gemeente Uithoorn valt immers op een **piepklein puntje** na buiten de vrijwaringszone.

De heer *Verbruggen* (Uithoorn): Piepklein puntje? Dat verschuift anders regelmatig. Dan is het een **taartpuntje**, dan is het **ovaal** en dan is het weer **een rondje**. Het zou zo **fijn zijn te weten**, wat ik nu **werkelijk** mag **verwachten**: het **taartpuntje** of het **gebakje**? De laatste drie kaarten die mij officieel werden overhandigd, verschillen fors van elkaar.

Minister *De Boer*: Ik heb het over deze aanwijzing en dit is het.

De heer *Verbruggen* (gemeente Uithoorn): Dat is in ieder geval een stuk beter. Dank u wel.

Minister *Jorritsma-Lebbink*: De heer Verbruggen heeft gevraagd waarom het preferentieel baangebruik niet in de aanwijzing is opgenomen. Bij de uitvoering van het preferentieel-baangebruikstelsel zijn twee actoren betrokken: de exploitant vanwege de baanbeschikbaarstelling en de LVB vanwege het werkelijke baangebruik. Gelet op de Luchtvaartwet kunnen in de aanwijzing geen voorschriften worden opgenomen die zich tot de LVB richten. Ook als dat wel zou kunnen, is het zeer de vraag of een systeem in de aanwijzing moet worden opgenomen. De LVB moet immers op elk moment van de dag vanwege de veiligheid op een andere preferentie kunnen overgaan. Er is daarom voor gekozen, het preferentieel-baangebruikstelsel in het gebruiksplan op te nemen en als zodanig wordt de uitvoering van het preferentieel-baangebruikstelsel maandelijks getoetst.

Er is ook een vraag gesteld over de 800 woningen die gedurende minder dan twee jaar geluidsbelast worden: waarom worden die niet geïsoleerd; zij worden immers al zo lang belast. Het zijn precies de woningen die nu binnen de 40 Ke-contour voor het vierbanenstelsel, maar straks buiten de 40 Ke-contour voor het vijfbanenstelsel liggen. In de prioriteitsvolgorde van de te isoleren woningen - daar zit feitelijk het probleem - komen de woningen die aan de rand van de zone van het vierbanenstelsel liggen, als laatste aan de beurt. De woningen zijn het minst geluidsbelast binnen de 40 Ke-zone van het vierbanenstelsel. Het zou de bedoeling zijn dat deze rond 2001 worden geïsoleerd. De vijfde baan wordt in 2003 operationeel. Na 2003 hoeven die woningen niet meer geïsoleerd te worden. Daarom vind ik het toch wel terecht dat besloten is, dat die woningen niet geïsoleerd zullen worden. Het wordt gewoon te duur. Redelijkerwijs kan niet van de luchtvaartmaatschappijen worden gevraagd om de isolatie van deze woningen te betalen, terwijl zij heel fors moeten investeren in de isolatie van alle woningen die door de vijfde baan aan de beurt komen. Om die reden is daarvoor gekozen.

De heer *Verbruggen* (gemeente Uithoorn): Ik wil nog even op de handhaving ingaan. Ik heb al aangegeven, dat preventieve handhaving, het gebruiksplan, een goede zaak is. In de repressieve handhaving zit tevens een aantal zeer goede elementen, ook los gezien van het feit dat het nog allemaal operationeel moet worden. Ik vraag mij echter af, waarom die middeling plaatsvindt. Ik geef een voorbeeld dat de minister van Verkeer en Waterstaat moet aanspreken. Op weg naar Den Haag reed ik 140 km per uur. Op mijn weg terug mag ik maar 60 km per uur rijden, want dan heb ik gemiddeld precies 100 km per uur gereden en harder mag je niet rijden. Hoe kun je nu toch overgaan tot een middeling op jaarbasis? Het volvliegen van de geluidszones of het overvliegen van geluidszones wordt steeds na een aantal maanden getoetst.

Minister *Jorritsma-Lebbink*: Wij praten hier niet over kilometers, maar over Ke's. Dat zijn berekeningsmethoden over een jaar. Daarom wordt gemiddeld.

De heer *Verbruggen* (gemeente Uithoorn): Ik gebruikte de kilometers als voorbeeld van middeling.

Minister *Jorritsma-Lebbink*: Op het moment dat u rijdt, kunt u bepalen hoeveel kilometer u per uur aflegt. Dat wordt niet over een jaar berekend. Ke's worden echter over een langere periode berekend. Je kunt daarom niet anders dan middelen. Bij de behandeling van de wet is in de Kamer gediscussieerd over de lengte van de middelingsperiode. Die discussie hoort thuis bij de nieuwe discussie over de nachtnormering. Overigens is daarover indertijd een besluit genomen.

De heer *Verbruggen* (gemeente Uithoorn): Ik vraag de minister mijn opmerking in ieder geval bij de beschouwingen te betrekken. Wij menen dat deze middelingsperiode voor de handhaving te lang is.

De heer *De Boer* (provincie Noord-Holland): Ik wil nog even ingaan op de lesvluchten. Bij het klachtenbureau van de Commissie geluidhinder Schiphol deed zich recentelijk het volgende voor. Eén toestel dat in de avond anderhalf uur leste, leverde 244 klachten op en vestigde daarmee het absolute record. De klagers waren woedend. Dit onderstreept het belang van de opmerking van de heer Verbruggen.

Minister *Jorritsma-Lebbink*: Voor deze tip wil ik u danken. Wij zullen het zeker bij onze overwegingen betrekken.

De heer *Bouwmeester* (gemeente Zaanstad): In dit overleg spreken wij over een zoneringsoperatie op basis van de PKB en dus de 5P. Zaanstad heeft een duidelijke voorkeur voor een andere baan, dat mag bekend zijn uit onze nota's waarin op de PKB is gereageerd. Ik doel op de nota's "Schipperen met Schiphol?" en "AMER, IMER, ARMER?". Dit neemt niet weg dat wij uitgaan van de stukken die nu op tafel liggen. De heer Peer heeft gevraagd wat er gebeurt als 5G alsnog in discussie komt. Wij steunen het onderzoek dat de gemeente Haarlemmermeer uitvoert van harte. Wij zullen ons best doen om de gegevens die dit onderzoek oplevert, onder de aandacht te brengen van degenen die hierover zo dadelijk in de Kamer een besluit zullen nemen. Betekent dit nog iets voor het verloop van de aanwijzingsprocedure? Als op deze vraag reeds is geantwoord en ik heb dat antwoord gemist, dan vervoeg ik mij wel bij de heer Peer.

De zonering en de baankeuze zijn gebaseerd op het uitgangspunt dat het luchthavenareaal compact moet zijn. Daar is op zichzelf veel voor te zeggen.

De stukken over de tolerantiegebieden en de spreidingsgebieden nopen echter tot de gedachte dat juist bij de vormgeving van die tolerantie- en spreidingsgebieden het stedelijk gebied niet bepaald wordt ontzien. Zaanstad kent een langgerekt gebied dat binnen de invloedssfeer van Schiphol valt. Het grootste deel van ons stedelijk gebied valt dan ook onder de tolerantie- en spreidingsgebieden. Ik dring er daarom bij de minister op aan, bij de uitwerking, de definitieve bepaling van de tolerantiegebieden en bij de uitvliegroutes meer rekening te houden met het vliegen over stedelijk gebied.

Kortheidshalve sluit ik mij ter zake van de normering aan bij de opmerking van gedeputeerde De Boer. Volgens hem geeft de huidige nachtnormering volstrekt onvoldoende bescherming aan de burgers. Het gaat daarbij om de raam op een kierstand, de 65 dB(A), de nachtperiode, etc. Een element heb ik in de discussie hierover wel gemist en dat is de constatering in de stukken, dat het verbeterde horizontale systeem op dit moment nog wordt gebruikt voor het vastleggen van de berekeningen. Tegelijkertijd wordt in de stukken gezegd, dat het nieuwe horizontale systeem beter geschikt is om recht te doen aan de daadwerkelijk ondervonden overlast. Waarom wordt dat nieuwe horizontale systeem niet nu al gebruikt als basis voor de zonering?

In de discussie over de handhaving heb ik een opmerking gemist. Zij heeft te maken met de middeling op jaarbasis en met het instrumentarium dat ter beschikking staat om daadwerkelijk te handhaven. Door de gemeente Zaanstad is gevraagd, hoe het uiteindelijke totaalpakket aan handavingsinstrumentaria zich in relatie tot de middelingsperiode verhoudt tot het uitgangspunt in artikel 32 van de Luchtvaartwet, waarbij vliegverkeer ontvangen moet worden. De facto kan dat betekenen, dat uiteindelijk geen enkele sanctie gerechtigd blijkt te zijn als deze wordt gebruikt voor het afkappen van vliegverkeer als de norm overschreden dreigt te worden.

De gemeente Zaanstad heeft ook een opmerking gemaakt over het gevelisolatieprogramma. Ik besef dat het hierbij om een vooraankondiging gaat. Toch kan ik het niet helemaal los zien van de discussie van vanmiddag. Over de volgorde van isolatie heeft de minister al het een en ander gezegd. Het zou ons ook logischer voorkomen, te beginnen met het isoleren van de woningen die gelegen zijn in de zones van het vierbanenstelsel. Wij menen echter dat het essentiële punt ligt in de uitgangspunten die ten grondslag liggen aan de zonering van 26 LAeq. De ligging van die zones is gebaseerd op de modelmatige benadering, maar ook op een aanneming ten aanzien van de gemiddelde isolatiewaarde van de gevels. Die leidt uiteindelijk tot het beoogde binnenniveau in de woningen. In Zaanstad - maar misschien is dit elders ook zo - menen wij dat de gemiddelde isolatiewaarde van

de gevels van een groot aantal woningen bij lange na niet de aangenomen 22 dB(A) is. Dat houdt in dat de 26 LAeq en het daarop gebaseerde isolatieprogramma niet leiden tot het gewenste binnenniveau in een groot aantal woningen. Bij ons wordt op dit moment uitgezocht in hoeverre de nu vastliggende contour, 26 LAeq, verschilt van de contour waarbij van een andere gemiddelde isolatiewaarde wordt uitgegaan, bijvoorbeeld van houten woningen of gedeeltelijk houten woningen, en om hoeveel woningen het dan gaat. Ik dring er bij de minister op aan, het halen van het beoogde binnenniveau als uitgangspunt bij de isolatieprogramma's te hanteren. Er moet dus niet zozeer strikt worden vastgehouden aan de 26 LAeq-lijnen die nu op papier staan. Naar onze inschatting doen deze absoluut onrecht aan de verschillende eigenschappen van de desbetreffende woningen.

Minister *Jorritsma-Lebbink*: Als 5G in discussie komt, gebeurt er niks, maar als de Kamer 5G wil in plaats van 5P dan begint de aanwijzingsprocedure opnieuw. Ik heb echter vertrouwen in de discussie.

De heer *Bouwmeester* heeft ook een opmerking gemaakt over de voorkeur voor de compactheid. Ik moet erop wijzen, dat zijn verhaal naar mijn gevoel niet helemaal klopt. Hij suggereert dat de compactheid slaat op het gebruik in de lucht. Daar hebben wij het telkens over. Bij de aanleg van de 5G baan gaat het uitsluitend over de compactheid op de grond.

De heer *Bouwmeester* (gemeente Zaanstad): Dat was mijn bezwaar.

Minister *Jorritsma-Lebbink*: In de PKB gaat het over de compactheid van het gebruik in de lucht en dat is volgens mij het interessantst. Daaraan stellen wij grenzen en regels.

Er is ook een vraag gesteld over de tolerantiegebieden. Ik constateer met enig genoegen dat wij proberen steeds beter binnen de tolerantiegebieden te blijven. Daarop is het instrumentarium ook toegesneden en dat wordt steeds strakker gehanteerd. Dat gaat de goede kant op. Daar moeten wij hard aan blijven werken, zodat die gebieden zo eng mogelijk zijn en niet overschreden worden.

De heer *Bouwmeester* vroeg waarom niet het nieuwe horizontaal systeem is gehanteerd. De uitkomst van het nieuw horizontaal systeem is, dat wij nu deze uitkomst hebben. En die is op zichzelf gunstiger dan alles wat wij tot nu toe hadden. De reden van de wijziging van de contour ten opzichte van de PKB-contour is dat nu het nieuwe horizontale systeem is toegepast.

Hoe verhoudt zich het totale handhavingssysteem bijvoorbeeld tot de verplichte ontvangst? Hoe kun je nu handhaven als je bijvoorbeeld 's nachts verplicht vliegtuigen moet ontvangen? Dat "verplicht ontvangen" is niet ongelimiteerd. Het gebruiksplan, de preventieve methode, is natuurlijk het belangrijkste voor de handhaving. Mocht het echt de spuigaten uitlopen en mocht de contour op een gegeven moment volgevlagen zijn, dan is er altijd nog het middel van bestuursdwang en dat betekent gewoon dat voor een deel van de nacht of de hele nacht tot sluiting wordt overgegaan. Dat middel heeft de minister altijd.

De houten woningen in Zaanstad. De aannemingen over het effect van isolatiepakketten worden uiteindelijk getoetst via de verificatiemetingen. Te zijner tijd zullen wij overigens bekijken of bijstelling daarvan nodig is. Ik meen ook dat dit van belang is. Ik begrijp het probleem ter zake.

De heer *Meerburg* (gemeente Alkemade): Uit een vergelijking met andere gemeenten blijkt dat het probleem op Kaageiland niet het grootst is, maar ik wil toch een paar opmerkingen maken over de zaken aldaar. Op papier lijken de problemen allemaal wel oplosbaar. Voor een deel kan op grond van de 26 LAeq-lijn geïsoleerd worden. De bevolking heeft toch enig wantrouwen, omdat zij in de huidige situatie al veel overlast heeft. Als de Kaagbaan de voorkeursbaan is, vreest men dat die overlast alleen maar erger wordt.

Je moet je nooit door vrees laten leiden, dat is duidelijk, maar men vraagt wel aandacht voor bepaalde procedures die wellicht gevolgd kunnen worden. Die moeten misschien niet in dit soort stukken terecht komen, maar die kunnen wellicht wel op andere wijze geëffectueerd worden. Er wordt bijvoorbeeld gewezen op de Continuous Descent Approach, de CDA-procedure. Met deze

procedure is een proef gehouden en helaas is daarmee het een en ander misgegaan. Er is een proef gehouden van oktober tot en met begin februari. In het concept-jaarverslag van de Commissie Geluidhinder Schiphol lees ik dat vooral de verkeersleiding er niet mee uit de voeten kon en dat de proef daarom gestaakt is. Zo'n procedure zou als voordeel hebben dat je een heleboel geluid wegneemt, omdat men niet te maken heeft met remmen en starten. Dan vindt een soort glijvlucht plaats. Als dit of iets soortgelijks niet kan, moet misschien toch nog eens worden gekeken naar de zogenaamde Standard Arrival Routes (STAR's). Daarmee wordt ook geëxperimenteerd. Ik heb mij laten vertellen dat zij voor sommige banen al gelden. Wellicht biedt een STAR voor de Kaagbaan ook enige uitkomst. Dan zijn er voorschriften waaraan men zich moet houden. Het gaat hierbij vooral om het houden van de hoogte. Als de toestellen boven Kaag zijn, hebben zij nog twaalf kilometer af te leggen. Er zijn genoeg vliegvelden met een veel kortere aanloop of waarbij men veel sneller moet dalen. Waarom zou je dat hierbij dus niet kunnen toepassen? Ik weet dat Leegwater, een punt vlak voor Kaageiland, min of meer fungeert als verzamelpunt voor vliegtuigen die gaan landen. Als men voldoende hoogte houdt, heeft men veel minder last. Er zouden toch procedures gestart moeten worden, waardoor hieraan meer de hand wordt gehouden dan op dit moment. Ik sluit mij overigens graag aan bij de reeds gedane uitspraken over de handhaving.

Minister *Jorritsma-Lebbink*: Het is niet juist dat de CDA nooit meer wordt toegepast. Daarmee wordt verder geëxperimenteerd om uit te vinden hoe wij dat kunnen verbeteren. Je moet zoeken naar een optimum voor de geluidhinder, maar ook naar een optimum voor de veiligheid. Het een staat het ander wel eens in de weg. Ik ben het echter volstrekt met de heer Meerburg eens. Daarom wordt ook gezocht naar methodes die zo min mogelijk hinder veroorzaken en bovendien de veiligheid optimaal garanderen. Als dat mogelijk is, zullen wij dat zeker doen. Ik zal bezien of wij daar in de volgende fase van de besluitvorming verder aandacht aan kunnen besteden.

De heer *Schouten* (gemeente Haarlem): De raad van Haarlem gaat akkoord met het plan van aanpak onder een aantal voorwaarden. Op dit moment constateren wij dat op twee punten niet aan die voorwaarden is voldaan. Een voorwaarde heeft betrekking op de aan- en uitvliegroutes, met name over de duinen. Dat is een stiltegebied dat bijna geen stiltegebied meer kan zijn. Over de handhaving zeg ik verder niets meer, omdat daarover al het nodige is gezegd. Kortheidshalve sluit ik mij daarbij aan. De tweede voorwaarde die wij hebben gesteld en waaraan niet of nog niet is voldaan, is ook uitgebreid aan de orde geweest. Ook daarover zal ik kort zijn. Zij heeft betrekking op de uren van de belasting in de nacht, van 23.00 uur tot 06.00 uur in plaats van de door ons gewenste 23.00 uur tot 07.00 uur, en op het middelen in de berekeningswijze. Wat dat betreft sluit ik mij aan bij het betoog van de heer De Boer. Dat was volstrekt duidelijk.

Een volgend punt heeft te maken met de infrastructuur die nodig is voor de ontsluiting aan de landzijde. Ik wijs nog even op het grote belang van twee elementen van infrastructuur in de westelijke regio van Schiphol. Het eerste is het openbaar vervoer in de zuid-tangent. Ik pleit ervoor het kerntraject daarvan, Haarlem-Schiphol, slagvaardig te realiseren. Het tweede is de N22, die van groot belang is voor de ontlasting van Zuid-Kennemerland - dat geldt zowel voor het verkeer binnen de agglomeratie als voor het verkeer richting Haarlemmermeer - en voor de ontsluiting van de bouwlocatie in Hoofddorp. Aan deze voorwaarden is niet of nog niet voldaan.

Ik wil nog een opmerking maken over de vrijwaringszone. Als ik het kaartje goed lees, gaat het gebied dat recreatiegebied Spaarnwoude heette, nu bufferzone Amsterdam-Haarlem heten. Als ik het goed heb begrepen, is het de bedoeling dat de grenzen van de vrijwaringszone gelijk komen te liggen met de grenzen van de bufferzone. Wij vragen ons af of het niet verstandiger is, de grenzen van de vrijwaringszone gelijk op te laten lopen met de 30 Ke-contour. Dan krijgt Schiphol genoeg ruimte om uit te breiden, maar ook niet meer dan dat. Graag hoor ik hierop een reactie.

Minister *Jorritsma-Lebbink*: Een aantal vragen van de heer Schouten heeft niets te maken met de aanwijzingsprocedure. Overigens zou ik graag ingaan op de infrastructuur Schiphol, want ik vind dat ik ontzettend mijn best doe om de zuid-tangent als de duivel aangelegd te krijgen. Voor zover daarin vertraging zit, ligt die in elk geval niet aan de minister van Verkeer en Waterstaat. Dan heeft het met procedures te maken en die heb ik niet in de hand.

De heer *Schouten* (gemeente Haarlem): Het woord "kasritme" is misschien nog relevant, maar de discussie daarover is buiten de orde.

Minister *Jorritsma-Lebbink*: Ik meen dat het kasritme eerder vooruitloopt op de investering, althans voor zover voorzien in het MIT. Ik ga toch echt niet eerder betalen dan dat ze werkelijk aan het werk zijn.

Voor de N22 moet u eerst bij de gedeputeerde zijn. Dat is niet alleen een zaak van het Rijk.

Ik ga nu niet in op de nachtbelasting. Hierop is al een aantal malen gereageerd. De aan- en uitvliegroutes. Op het moment dat je in de ballon knijpt, verandert er aan de ene kant iets, maar daar heeft de andere kant weer last van. Dat is jammer, maar het is niet anders.

Mevrouw De Boer zal op de vrijwaringszone ingaan.

Minister *De Boer*: De bufferzone is op zichzelf heel hard. Daar mag verder niets mee gebeuren. Het is mij niet helemaal helder wat de heer Schouten exact bedoelt.

De heer *Schouten* (gemeente Haarlem): Als ik het mis heb, word ik graag gecorrigeerd. Door al die kaartjes kregen wij de indruk, dat de vrijwaringszone iets groter is dan strikt nodig is. Ik doel dan vooral op het gebied waarop de vrijwaringszone samen zou vallen met het vroeger zo genoemde recreatiegebied Spaarnwoude. Laat je de vrijwaringszone gelijk oplopen met de 30 Ke-contour, dan is de zone net iets kleiner. Dan geef je Schiphol net wat minder ruimte dan in de andere situatie, maar deze ruimte is wel nog voldoende voor Schiphol om te kunnen functioneren. Het is marginaal, maar het maakt voor onze stadsrand toch iets uit.

Minister *De Boer*: De vrijwaringszone leidt niet tot meer ruimte voor de luchthaven, want de 35 Ke-grens is bepalend en niet de 30 Ke-grens. Misschien is het goed daarover bilateraal nog even te spreken met een van onze medewerkers.

De heer *Verbruggen* (gemeente Uithoorn): Ik heb nog geen antwoord gekregen of de rekenvoorschriften van toepassing zijn op de nieuwe rekenmethodiek.

Minister *Jorritsma-Lebbink*: Het antwoord is "ja"!

De heer *Verbruggen* (gemeente Uithoorn): Ik neem aan dat u in het verslag terugkomt op een aantal vragen die nog niet beantwoord zijn.

Minister *Jorritsma-Lebbink*: Dat zullen wij doen, al meen ik dat wij de meeste vragen beantwoord hebben.

De heer *Verbruggen* (gemeente Uithoorn): En wat de zijtak van de zuid-tangent betreft, worden wij vriendjes!

Minister *Jorritsma-Lebbink*: Over de zijtak heb ik het volgens mij niet gehad.

De heer *Verbruggen* (gemeente Uithoorn): Die hoort bij de zuid-tangent.

De heer *Lensing* (gemeente Amstelveen): In aansluiting op hetgeen de heer Verbruggen ook namens mijn gemeente naar voren heeft gebracht, breng ik nog onder uw aandacht dat de gemeente Amstelveen de keuze voor de aanleg van de parallelle vijfde baan van harte ondersteunt. Wij hopen dat de uitbreiding van het banenstelsel met 5P gezien de snelle groei van de luchtvaart en de daarmee

gepaard gaande overlast voor Amstelveen-noord tijdig zal worden gerealiseerd. De gemeente Amstelveen heeft op het punt van het banenstelsel geen enkele behoefte aan welk nader onderzoek dan ook.

Minister *Jorritsma-Lebbink*: Hartelijk dank voor deze ondersteuning!

De heer Ijsselmuiden (gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude): Hij had wel thuis kunnen blijven!

Minister *Jorritsma-Lebbink*: Ik vind het een goede opvatting van besturen als je af en toe eens steun geeft.

5. Sluiting

Minister *Jorritsma-Lebbink*: Wij kunnen dit bestuurlijk overleg op grond van de Luchtvaartwet afronden. Uw taak in de aanwijzingsprocedure is daarmee overigens niet afgerond, zoals u zich ongetwijfeld realiseert. De provincies en de gemeenten binnen de geluidszones hebben ook een taak in de commissie ex artikel 21 van de Luchtvaartwet, die adviseert over de inspraakreacties. Wij gaan de resultaten van het overleg verwerken in de voorontwerp-aanwijzing, die ter inzage zal worden gelegd. Daarmee wordt een forse stap verder gezet in de aanwijzing- en zoneringsprocedure voor Schiphol.

Ik dank u zeer voor uw aanwezigheid en uw inbreng. Ik ga ervan uit dat wij op dezelfde wijze als tot nu toe met elkaar blijven omgaan!

Sluiting 16.30 uur.