

Vergaderjaar 2004–2005

29 378

Wijziging van de Luchtvaartwet in verband met wijziging van de heffingen voor de luchthaven Schiphol

Nr. 15

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET NADER VERSLAG

Ontvangen 9 november 2004

De leden van de CDA fractie hebben kennisgenomen van de nota naar aanleiding van het verslag betreffende het wetsvoorstel tot wijziging van de Luchtvaartwet in verband met wijziging van de heffingen voor de luchthaven Schiphol (29 378). Op een aantal punten verschillen de leden van mening met de regering en op een aantal andere punten zouden zij graag meer duidelijkheid willen verkrijgen. Vandaar dat de leden van de CDA-fractie nogmaals met de regering over het wetsvoorstel van gedachten willen wisselen.

De leden van de fractie van het CDA leggen in hun vragen met name een verband met het op dit moment in behandeling zijnde wetsvoorstel betreffende de wijziging van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (planschadevergoedingsovereenkomsten, Kamerstukken II, 2003–2004, 29 490). Zij vragen of dit wetsvoorstel betrokken is bij de totstandkoming van het voorliggende wetsvoorstel.

Het door genoemde leden bedoelde wetsvoorstel had aanvankelijk naar aanleiding van een uitspraak van de Hoge Raad alleen als strekking veilig te stellen dat gemeenten de mogelijkheid blijven behouden planschade te verhalen op degene die heeft verzocht om planologische medewerking van de gemeente. In de Wet op de Ruimtelijke Ordening wordt voor een dergelijke situatie de mogelijkheid opgenomen een planschadeovereenkomst te sluiten tussen de gemeente en de verzoeker van een planologische maatregel. Het zal duidelijk zijn dat deze kwestie geen betrekking heeft op de regeling van de planschade in de Wet luchtvaart. In deze wet is immers een eigen regiem opgenomen waardoor de schade die wordt veroorzaakt door de luchtvaart, wordt verhaald op de sector. Er is hierbij bovendien geen sprake van een verzoeker op wie planschade kan worden verhaald. Op het niveau van de wet is immers bepaald dat de gemeenten hun bestemmingsplannen dienen aan te passen aan (wijzigingen van) het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB). Om deze reden is het wetsvoorstel 29 490 niet betrokken bij de totstandkoming van het voorliggende wetsvoorstel.

Pas in een later stadium zijn in het wetsvoorstel tot wijziging van de Wet op de Ruimtelijke Ordening de verjaring om planschadeverzoeken in te dienen en een heffing bij het indienen van planschadeverzoeken opge-

nomen. Op deze punten kom ik hieronder bij de desbetreffende vragen nog terug.

De leden van de fractie van het CDA wijzen er vervolgens op dat in het wetsvoorstel tot wijziging van de Wet op de Ruimtelijke Ordening de positie van de verzoeker is versterkt bij het vaststellen van de schade. De door de regering gekozen zorgvuldigheid met betrekking tot de verzoeker zoals beschreven in dat wetsvoorstel, ligt in de ogen van de leden van de CDA-fractie in lijn met het door haar gebezigde adagium «wie betaalt ook mede bepaalt». Zij willen gelet hierop nogmaals van de regering vernemen waarom zij de mening van de leden van de CDA-fractie niet kan onderschrijven dat de sector betrokken dient te worden bij de uitspraken van het Schadeschap voor zover deze betrekking hebben op de uitvoering van artikel 9, eerste lid, tweede lid, onderdeel a, en de leden 3a, 3f en 3g, van de Gemeenschappelijke regeling Schadeschap Luchthaven Schiphol.

In antwoord op deze vraag merk ik allereerst op dat, zoals ook al is opgemerkt in de nota naar aanleiding van het verslag, de reikwijdte van dit wetsvoorstel beperkt van aard is. In de regeling van de planschade en de systematiek van de heffingen worden geen wijzigingen aangebracht. De vraag van de leden van de fractie van het CDA betreft niet het doorberekenen van de kosten waarop voorliggend wetsvoorstel ziet, maar de wijze waarop schade wordt berekend en de rol van de sector daarbij. Met inachtneming van deze opmerking is in de nota naar aanleiding van het verslag aangegeven dat bij het vormgeven van GIS-3 betrokkenheid van de sector zal worden onderzocht. Wat betreft betrokkenheid van de sector bij de uitspraken van het Schadeschap is aangegeven dat onder meer de onafhankelijke oordeelsvorming een rol van de sector bij het vaststellen van de schade in de weg staat. De hoogte van de schade wordt niet door het algemeen bestuur van het Schadeschap bepaald, maar door de beslissingscommissie die bestaat uit drie onafhankelijke deskundigen. De bestuursorganen die deel uitmaken van het Schadeschap Luchthaven Schiphol en als zodanig zijn vertegenwoordigd in het algemeen bestuur, hebben ook geen invloed op de bepaling van het schadebedrag.

In aanvulling op hetgeen eerder over dit onderwerp is gezegd, merk ik nog op dat de betrokkenheid zoals bij de planschadeovereenkomst in dit geval slecht werkbaar lijkt. Er zal immers slechts zelden sprake zijn van een verzoek van een bepaalde partij. Het gaat in algemene zin om overheidsoptreden ten behoeve van de luchtvaartsector. De baten hiervan komen een groot aantal partijen toe. Daardoor is het niet helder welke partij als belanghebbende zou moeten deelnemen in de procedure. Ten slotte is van belang dat tegen beslissingen van het Schadeschap de reguliere rechtsbescherming van bezwaar en beroep openstaat voor belanghebbenden.

De leden van de fractie van het CDA vragen of de regering voornemens is om in het voorliggende wetsvoorstel tot wijziging van de Luchtvaartwet een verjaringstermijn op te nemen.

Gesteld kan worden dat de huidige systematiek reeds een impliciete verjaringstermijn bevat. De Gemeenschappelijke regeling Schadeschap Luchthaven Schiphol heeft een beperkte geldigheidsduur van tien jaar. Na afloop hiervan kan een belanghebbende nog een verzoek om schadevergoeding indienen. Een dergelijk verzoek kan evenwel niet meer bij het Schadeschap worden ingediend, maar moet worden gedaan bij het desbetreffende bestuursorgaan (minister, provincie, gemeente). De schade die dan wordt bepaald, valt buiten de reikwijdte van artikel 77 van de Luchtvaartwet. Van een doorberekening van de schade aan de sector is dan geen sprake meer. In die zin kent de huidige systematiek reeds de beschermende werking die van een verjaringstermijn uitgaat.

Gezien de ontwikkelingen in het kader van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, ben ik bereid in overleg met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer te bezien of de voorgestelde wijzigingen van de Wet op de Ruimtelijke Ordening ook doorwerking moeten krijgen in andere planschadeprocedures.

De leden van de fractie van het CDA vragen opnieuw aandacht voor de vraag welke kosten wel en welke niet worden doorberekend. Volgens de leden van de CDA-fractie dient expliciet duidelijk te zijn welke kosten wel en welke kosten niet doorbelast kunnen worden aan de sector, en op welke wijze dit zal geschieden. De door deze leden gewenste duidelijkheid vinden zij niet terug in de nota naar aanleiding van het verslag. Het door de regering gegeven antwoord dat «alle kosten worden doorbelast» vinden de leden niet recht doen aan de door hen gestelde vraag om expliciet aangegeven welke kosten doorbelast zouden kunnen worden.

De leden van de CDA-fractie willen van de regering vernemen of een door hen aangegeven lijst van plannen en besluiten onder artikel 9 van de Gemeenschappelijke regeling Schadeschap Luchthaven Schiphol vallen. Zij vragen daarbij of aangegeven kan worden hoe de in dat artikel opgenomen lijst van schadeoorzaken tot stand is gekomen en of deze lijst in de toekomst verder wordt uitgebreid en welke procedure daarbij dan zal worden gevolgd.

De plannen en besluiten die door deze leden op de lijst zijn opgesomd, staan alle vermeld in artikel 9 van de Gemeenschappelijke regeling. Dit wil niet zeggen dat de schade die uit deze plannen en besluiten voortvloeit, in alle gevallen binnen de reikwijdte van artikel 77 van de Luchtvaartwet valt. Immers, in het wetsvoorstel tot wijziging van artikel 77 staan expliciet vermeld welke onderdelen van de lijst (c.q. van artikel 9, eerste lid, tweede lid, onderdeel a, en leden 3a, 3f en 3g) leiden tot doorberekening aan de sector. Dit zijn alle kosten die direct voortvloeien uit de Wet luchtvaart. In concreto komen van de lijst van de leden van de CDA-fractie alleen de drie eerstgenoemde onderdelen na inwerkingtreding van het onderhavige wetsvoorstel tot wijziging van artikel 77 binnen de reikwijdte van de heffingsystematiek.

Wat betreft het eventueel wijzigen van de opsomming van plannen en besluiten die schade kunnen veroorzaken, dient de genoemde gemeenschappelijke regeling op de daarvoor geldende wijze te worden aangepast. Hoewel wijziging niet in de lijn der verwachtingen ligt, zal ik uw Kamer tijdig informeren over eventuele voornemens daartoe.

De leden van de fractie van het CDA wijzen er op dat in de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel tot wijziging van de Wet op de Ruimtelijke Ordening wordt gesproken over het begrip «netto schade». Dit is schade die uitkomt boven de financiële nadelen die behoren tot het maatschappelijke risico dat elke burger behoort te dragen. Zij vragen of in het onderhavige wetsvoorstel tot wijziging van de Luchtvaartwet ook rekening wordt gehouden met het begrip «netto schade».

Het huidige artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en artikel 8.31 van de Wet luchtvaart kennen beide niet de mogelijkheid van het aanbrengen van een «korting» of een drempel wegens normaal maatschappelijk risico in geval van waardevermindering als gevolg van een planologische mutatie. Thans moet derhalve steeds de bruto schade worden vergoed en doorberekend.

Dit wordt anders in de voorgenomen fundamentele herziening van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Daarbij bestaat het voornemen om een drempel van 5% te introduceren. De drempel zou zowel voor waardever-

minderung als inkomensschade moeten gaan gelden. Met de 5%-drempel wordt een ondergrens van het normale maatschappelijke risico aangegeven. Hiermee wordt beoogd de discussie omtrent het normale maatschappelijke risico af te bakenen.

In het kader van de bedoelde integrale herziening van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en de introductie van de 5%-drempel zal ik in overleg met de Minister van VROM bezien of dit evenzeer zou moeten leiden tot het neerleggen van een drempel in de V&W-regelgeving ten aanzien van planschades.

Vooralsnog geldt dat in het voorliggende wetsvoorstel niet met het begrip «netto schade» rekening wordt gehouden. Voor de volledigheid merk ik hierbij op dat ten aanzien van de geluidsisolatie het uitgangspunt is dat in aangegeven gebieden, sprake moet zijn van een bepaald niveau van geluidsisolatie. Alle kosten hiervoor worden doorberekend aan de sector. Hierbij speelt derhalve het begrip «netto schade» geen rol.

De leden van de fractie van het CDA vragen ten slotte of de in wetsvoorstel tot wijziging van de Wet op de Ruimtelijke Ordening geïntroduceerde heffing van een recht voor het in behandeling nemen van verzoeken om een vergoeding van planschade ook van toepassing is op verzoeken waarmee particulieren verzoek kunnen indienen tot vergoeding van schade op grond van het gestelde in de Gemeenschappelijke regeling Schadeschap Luchthaven Schiphol. Zij vragen of, indien dat niet het geval is, de regering voornemens is een dergelijk recht te introduceren.

Het antwoord of voor het indienen van een verzoek bij het Schadeschap een recht is verschuldigd, wordt ontkennend beantwoord. Er is voor een dergelijke heffing geen rechtsgrond aanwezig. Bij de vraag of een dergelijk recht moet worden geïntroduceerd, verwijs ik naar het eerder gegeven antwoord ten aanzien van de regeling van verjaring. Ook bij dit onderwerp ben ik bereid in overleg met de Minister van VROM te bezien of de regeling die wordt opgenomen in de Wet op de Ruimtelijke Ordening, ook doorwerking moet krijgen in andere planschade procedures, waaronder de regeling in de Wet luchtvaart.

Naar mijn mening dient evenwel, gezien het financiële belang, de verdere voortgang van het onderhavige wetsvoorstel niet te wachten op de resultaten van bedoeld overleg.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs