

Vergaderjaar 1996–1997

25 083

Zonering luchtvaartterrein Midden-Zeeland

25 082

Zonering luchtvaartterrein Volkel

25 000 XII

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 1997

Nr. 4

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 15 april 1997

De vaste commissies voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer¹ en voor Verkeer en Waterstaat² hebben op 12 maart 1997 overleg gevoerd met de ministers De Boer van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en Jorritsma-Lebbink van Verkeer en Waterstaat en met staatssecretaris Gmelich Meijling van Defensie over:

- de brief van 31 oktober 1996 inzake zonering luchtvaartterrein Midden-Zeeland (25 083, nr. 1);
- de brief van 30 oktober 1996 inzake zonering luchtvaartterrein Volkel (25 082);
- de brief van 13 november 1996 inzake zonering luchtvaartterrein Noordoostpolder (25 000-XII, nr. 9).

Van het gevoerde overleg brengen de commissies bijgaand beknopt verslag uit.

¹ Samenstelling:

Leden: Lansink (CDA), Van Erp (VVD), Te Veldhuis (VVD), Van den Berg (SGP), Soutendijk-van Appeldoorn (CDA), M. M. van der Burg (PvdA), Versnel-Schmitz (D66), voorzitter, Van Gijzel (PvdA), Feenstra (PvdA), Verbugt (VVD), Gabor (CDA), ondervoorzitter, Aiking-van Wageningen (groep-Nijpels), Poppe (SP), Augusteijn-Esser (D66), Duivesteijn (PvdA), Giskes (D66), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), M. B. Vos (GroenLinks), Dijkzma (PvdA), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Assen (CDA), Jeekel (D66) en Th. A. M. Meijer (CDA).

Plv. leden: Biesheuvel (CDA), Blauw (VVD), O. P. G. Vos (VVD), Van Middelkoop (GPV), De Haan (CDA), Verspaget (PvdA), Jorritsma-van Oosten (D66), Valk (PvdA), Houda (PvdA), Van Blerck-Woerdman (VVD), Leers (CDA), Hendriks, Reitsma (CDA), Huys (PvdA), De Graaf (D66), Leerkes (Unie 55+), Swildens-Rozendaal (PvdA), Oedayraj Singh Varma (GroenLinks), Witteveen-Hevinga (PvdA), Keur (VVD), H. G. J. Kamp (VVD), Ten Hoopen (CDA), Van 't Riet (D66) en Van de Camp (CDA).

² Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), ondervoorzitter, Van den

Vragen en opmerkingen uit de commissies

Mevrouw **Verbugt** (VVD) zei dat Volkel in dit kader een bijzonder geval is, omdat het een militair vliegveld betreft. Zij wilde vooral stilstaan bij de relatie tussen dit vliegveld en de woningbouwontwikkeling in de gemeenten Uden en Mill. Zij stelde vast dat de minister van VROM de onderhavige zonering heeft uitgewerkt op basis van het structuurschema militaire terreinen en daarbij de uitkomsten heeft betrokken van de debatten over de evaluatie van dat structuurschema, de Defensienota en de Prioriteitennota. De VVD-fractie heeft destijds haar standpunt hierover kenbaar gemaakt en huldigt dit nog steeds.

Berg (SGP), Lilipaly (PvdA), Biesheuvel (CDA), voorzitter, Reitsma (CDA), Versnel-Schmitz (D66), Van Gijzel (PvdA), Leers (CDA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Van Rooy (CDA), Poppe (SP), Van 't Riet (D66), Duivesteijn (PvdA), H. G. J. Kamp (VVD), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), Roethof (D66), M. B. Vos (GroenLinks), Verkerk (AOV), Van Zuijlen (PvdA), Van Waning (D66), Keur (VVD), Hofstra (VVD) en Assen (CDA).
Plv. leden: Blauw (VVD), Schutte (GPV), Van

Gelder (PvdA), Soutendijk-van Appeldoorn (CDA), Dankers (CDA), Jeekel (D66), Swildens-Rozendaal (PvdA), Terpstra (CDA), Huys (PvdA), Korthals (VVD), Th. A. M. Meijer (CDA), Hillen (CDA), H. Vos (PvdA), Remkes (VVD), Leerkes (Unie 55+), Witteveen-Hevinga (PvdA), Augusteijn-Esser (D66), Rosenmöller (GroenLinks), Nijpels-Hezemans (groep-Nijpels), Valk (PvdA), Hoekema (D66), Klein Molekamp (VVD), Te Veldhuis (VVD) en Van der Linden (CDA).

Het beleidskader waarop de zonering luchtvaartterrein Volkel is gebaseerd, was volgens mevrouw Verbugt niet van recente datum. In het advies van de commissie ex artikel 21 wordt voorgesteld, op het moment van de besluitvorming over de zonering de meest recente inzichten inzake het geprognosticeerde aantal vluchten als toetssteen te gebruiken. Bij Defensie staan techniek en beleid immers ook niet stil. Uit de stukken blijkt dat door Defensie een aantal jaren geleden in het vooruitzicht is gesteld dat met de komst van twee tankervliegtuigen de contour wat strakker zou kunnen worden aangetrokken. Een belangrijk gevolg voor Uden daarvan is dat de bouwstop kan worden opgeheven. Hiermee zijn verwachtingen gewekt. In 1993 heeft de Kamer een besluit genomen over de aanschaf van deze tankervliegtuigen. Zij vroeg of kortelings overleg heeft plaatsgehad tussen de departementen van Defensie en van VROM, de provincie en de betrokken gemeenten over het afstemmen van het beleid in dezen. Is de staatssecretaris van Defensie bereid, ook het volkshuisvestingsbelang van Uden en Mill te laten meewegen?

Aan de minister van VROM vroeg zij een toelichting op de rol van de regionale inspecteurs. Waar staat de provincie in dezen? De indruk bestaat dat een beetje langs elkaar heen is gewerkt. Mevrouw Verbugt meende dat de instemming van de RPC dateert van 1988 en dat deze commissie heeft geadviseerd onderzoek te doen naar de mogelijkheid om de contour zodanig te verschuiven dat Uden kan bouwen en voor Mill een alternatieve oplossing kan worden uitgewerkt. Zij vroeg een reactie van de minister van VROM op de opmerking van de RPC over gebrekkig bestuurlijk overleg. Ook vroeg zij of de belangen van de twee betrokken gemeenten zijn gewogen naar de laatste inzichten en of de kans bestaat dat de vastgestelde geluidszone op redelijk korte termijn moet worden aangepast wegens gewijzigde omstandigheden. De VVD-fractie wilde er zich van vergewissen of het zoneringsvoorstel de passende maat is voor actuele defensietaken.

Ten aanzien van het luchtvaartterrein Midden-Zeeland wilde mevrouw Verbugt graag gebruik maken van het toetsingskader, waarbij een evenwichtige afweging wordt gemaakt tussen de mogelijkheid om het terrein economisch te exploiteren en de belangen van het milieu en de recreatie. Zij stelde vast dat het kabinet extra inspanningen heeft verricht om de vliegroute te optimaliseren. Samen met de baanverlenging kan dit bijdragen tot vermindering van de belasting van de nabij gelegen recreatiegebieden.

De regering wil de ontwikkelingen van dit luchtvaartterrein bezien in relatie tot de uitplaatsing van de kleine luchtvaart uit Rotterdam. Onduidelijk is wat de plannen van Rotterdam Airport precies inhouden. Bedoelde uitplaatsing kan niet plaatsvinden zonder een ontwikkelingsplan voor Midden-Zeeland. Zo'n plan is er inmiddels. Is daar overeenstemming over? De hamvraag blijft of 60 000 vliegbewegingen als uitgangspunt moeten worden genomen of dat een dergelijke ontwikkeling in Midden-Zeeland leidt tot een onevenwichtige aantasting van de milieu- en recreatiebelangen. Mevrouw Verbugt vond dat een evenwichtige afweging van de diverse belangen het beste in de regio zelf kan gebeuren. Bestuurlijke overeenstemming met de medeoverheden achtte zij in principe maatgevend.

Zij kon zich vinden in de gekozen beleidslijn voor het luchtvaartterrein Noordoostpolder, maar vroeg of de beleidscommunicatie in de voorbereiding wel optimaal is geweest. Kunnen de bewindslieden bevestigen dat inmiddels een oplossing in zicht is?

De heer **Stellingwerf** (RPF), die mede namens de SGP-fractie sprak, zei dat het kabinet voorstelt om de geluidszone voor Midden-Zeeland te baseren op 60 000 vluchten per jaar, terwijl momenteel circa 35 000 vluchten per jaar plaatsvinden. Naar zijn mening moest deze ontwikkeling worden bezien in het licht van het stand-stillbeginsel voor de kleine

luchtvaartterreinen. De destijds aangenomen motie terzake is door het kabinet zo uitgelegd dat dit beginsel van toepassing is op het aantal vliegbewegingen in 1992 betreffende alle luchtvaartterreinen in Nederland. Als gevolg daarvan zijn onderlinge verschuivingen mogelijk. Hij vond dat het aantal vliegbewegingen in 1992 het maximale aantal moest zijn en dat niet in alle gevallen op brede schaal geschoven zou mogen worden. De doelstelling is niet om altijd het totale aantal vluchten van 1992 te halen. De heer Stellingwerf was van mening dat Midden-Zeeland maximaal 40 000 vliegbewegingen toegewezen zou kunnen krijgen.

Volgens het kabinet moet de groei van Midden-Zeeland vooral komen van Rotterdam Airport dat plannen heeft om de kleine luchtvaart te beperken. Het is reëel te verwachten dat met name het recreatieve verkeer moet uitwijken naar het zuiden. In dit kader blijkt het verschil in macht tussen een grote stad en een plattelandsprovincie. Rotterdam wil van 100 000 vliegbewegingen terug naar 20 000 of 30 000 en dat gebeurt. Midden-Zeeland is bereid zelfs 5 000 vliegbewegingen meer te accepteren, maar wordt gedwongen er 25 000 meer te accepteren. Wethouder Kombrink bestaat het, een eigen onderzoek te doen om recreatieve vluchten te verplaatsen naar Gelderland, Zeeland en Noord-Brabant, waar de zoneringen net zijn afgerond, maar blijkbaar in opwaartse richting kunnen worden bijgesteld. Op deze manier worden de geluidsproblemen steeds verder verspreid over de nu relatief nog stille plattelandsgebieden.

In de zonering wordt uitgegaan van 60 000 vliegbewegingen en is gebaseerd op 50% week- en 50% weekendvluchten. De heer Stellingwerf ging ervan uit dat op het gebied van het verminderen van de geluidsproductie door vliegtuigen grote winst kan worden geboekt. Het vliegveldmanagement zou niet per se wil vasthouden aan 60 000 vliegbewegingen. Kunnen de bewindslieden bevestigen dat het ook met minder genoeg zou willen nemen? Hij stelde dat het vliegveld qua omvang rendabel is en kan blijven bij handhaving van het huidige aantal vliegbewegingen.

Hij vroeg of als uitgangspunt wordt gehanteerd dat vaststellingsbesluiten zoveel mogelijk worden gebaseerd op de meest recente informatie en inzichten. De zonering is gebaseerd op de uitkomsten van het bestuurlijk overleg van 11 maart 1993. Hebben die uitkomsten onbeperkte geldigheid? Per slot van rekening kan in vier jaar veel gebeuren, bijvoorbeeld op het gebied van de samenstelling van de bij het bestuurlijk overleg betrokken partijen. Arnhem bestaat als zelfstandige gemeente niet meer en dat was in 1992 de enige gemeente die akkoord ging met een zonering, gebaseerd op 60 000 vliegbewegingen. Intussen is Arnhem opgegaan in de gemeente Middelburg, die zich nog nooit expliciet heeft uitgesproken over het aantal vliegbewegingen. De overige bij het bestuurlijk overleg betrokken gemeenten gaven de voorkeur aan een lager aantal vliegbewegingen. In dat overleg kon geen unanimititeit worden bereikt. Verder zit er beweging in het standpunt van provinciale staten; met name de fracties van PvdA en D66 stellen zich nogal kritisch op.

Het lijkt erop dat de aanwezigheid van een vliegveld allesbepalend is voor wat er verder gebeurt. Het streekplan is niet relevant verklaard, evenals het oordeel van de commissie ex artikel 21. Bovendien liggen er binnen de 50 BKL-zone diverse natuurgebieden en is het volgens de RLD technisch onmogelijk om daarbuiten te blijven. Hoe zit het met de uitvoering van de motie inzake stiltegebieden, die twee jaar geleden is aangenomen?

Wellicht worden de vliegvelden Noordoostpolder en Hilversum opgeheven. Gedacht zou kunnen worden aan het vervangen van deze vliegvelden door een nieuw vliegveld, bijvoorbeeld in Zuid-Flevoland.

Tenslotte wees de heer Stellingwerf op de gang van zaken rond het vaststellen van het gebruikersplan inzake het vliegveld Seppe en drong er

bij de regering op aan, de artikel 28-commissie de tijd te gunnen om tot een oordeel te komen over dergelijke plannen.

De heer **Crone** (PvdA) benadrukte dat het stand-stillbeginsel uitgaat van het aantal vliegbewegingen in 1992, dat er geen groei mag plaatsvinden en dat er een herverdeling moet komen. Daarbij moet in acht worden genomen dat het geluid in het jaar 2000 met 3 BLK moet zijn gedaald. Dit houdt in dat per jaar het aantal vluchten moet zijn beperkt tot 400 000, tenzij op andere tijden wordt gevlogen en/of stillere motoren worden gebruikt. Dit komt neer op een halvering van de geluidshinder.

De bestuurlijke signalen hebben geleid tot een keuze voor 60 000 vliegbeweging voor Midden-Zeeland. Binnen de zone liggen 22 woningen. Het verschil met een zonering op grond van minder vluchten is gering, is gesteld. Kan de regering dit toelichten?

Door niemand is ontkend dat het vliegveld niet rendabel zal zijn bij een krappere zonering. Het gaat hierbij om 55 arbeidsplaatsen. Weliswaar wordt nu een bescheiden winst gemaakt, maar er vindt geen loonvorming plaats, hetgeen op langere termijn niet acceptabel is. Kan hierover nadere informatie worden verstrekt?

Onweerlegbaar is dat na de BKL-operatie bij 60 000 vliegbewegingen minder geluidshinder ontstaat dan nu het geval is. Een substantiële maatregel is het aantal vliegbewegingen in de maanden maart tot en met september te reduceren tot 65% van het jaartotaal en in het weekend en op feestdagen tot 40% door een verschuiving naar de winterperiode en werkdagen. Daarbij komt nog dat 80% van de vliegtuigen moet worden uitgerust met (aangepaste) geluiddempers en/of stillere propellers. De vraag is of het management van het vliegveld instrumenten heeft om het vliegen in de zomer en de weekeinden te ontmoedigen. Gedacht kan worden aan hogere tarieven.

De -3-BKL-operatie zal, was de mening van de heer Crone, leiden tot een aanzienlijke beperking van de geluidshinder. Om dat te bereiken zal minder in de zomer en de weekeinden moeten worden gevlogen, wat extra gunstig is. Op grond daarvan achtte hij het logisch, in te stemmen met een verharding van de baan.

Wat Volkel betreft, was hij bereid, de gemeente Uden meer ruimte te geven voor woningbouw.

De heer **Meijer** (CDA) merkte op dat aan de zonering van Volkel een aantal aanwijzingen van de minister van Defensie verbonden zijn die woningbouw in het bestemmingsplan Niemeskant onmogelijk maken. De minister meent dat de voorgestelde zonering aansluit op hetgeen in het SMT ten aanzien van Volkel is vastgesteld. De gemeente Uden meent dat de zonering gebaseerd is op de situatie van voor 1985, welke wezenlijk verschilt van de toekomstige situatie. Door de ingebruikneming van tankervliegtuigen zal het aantal starts en landingen door F-16's aanzienlijk afnemen, op grond waarvan Uden een nader onderzoek naar de werkelijke geluidsbelasting rond de vliegbasis bepleit. Is gebruik gemaakt van het ramsdalsysteem om te komen tot een bijstelling? Hij meldde dat de CDA-fractie de zienswijze van Uden onderschrijft en verzocht de regering de voorgestelde zonering en de daaraan verbonden aanwijzingen vooralsnog niet te effectueren. Aan de gewijzigde omstandigheden mag niet voorbij worden gegaan. De heer Meijer pleitte ervoor het onderzoek naar de invloed van de gewijzigde omstandigheden zo snel mogelijk te starten en vroeg de regering de Kamer te informeren over de consequenties van dit onderzoek voor de zonering.

Wat Midden-Zeeland betreft, lijkt er geen draagvlak meer te zijn voor de beoogde 60 000 vliegbewegingen, waarmee de CDA-fractie indertijd akkoord is gegaan. De heer Meijer verzocht de regering haar standpunt terzake in heroverweging te nemen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks) was voor sluiting van het vliegveld Noordoostpolder.

Ten aanzien van Volkel vroeg hij of het juist is dat voor de zone uitgegaan is van gebruiksgegevens van vóór 1995. Waarom is men niet uitgegaan van gegevens, gebaseerd op het te verwachten werkelijke gebruik? Kan worden aangegeven waarom het argument van Uden dat het reëel is om uit te gaan van minder vliegbewegingen niet valide is?

Hij stond op het standpunt dat, als het mogelijk is om tot beperking van het regionale vliegverkeer te komen, de vrijkomende ruimte niet per se behoeft te worden benut en vroeg of de regering deze opvatting deelt. Telkens zal een zelfstandige afweging moeten worden gemaakt.

De overlast van Midden-Zeeland strekte zich naar de mening van de heer Rosenmöller over een groter aantal personen uit dan door de regering is aangegeven. De heer Rosenmöller deelde mee dat zijn fractie niet voor de uitgroei naar 60 000 vliegbewegingen is. Hij bepleitte een andere, meer op ecologische argumenten gebaseerde afweging en verzocht de bewindslieden daarop in te gaan. Van de vluchten naar en van Midden-Zeeland is 90% recreatief van aard. Dit brengt geld in het laatje, maar het gaat ook ten koste van andere vormen van recreatie die minder milieubelastend zijn. De stimulering van milieubelastende recreatie zou ertoe kunnen leiden dat vormen van recreatie die minder milieubelastend zijn beperkt worden.

De heer Rosenmöller betwijfelde of ten aanzien van een aantal natuurgebieden een MER niet noodzakelijk is en pleitte daarom voor een MER-plicht.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66) zou graag zien dat in de Perspectievennota kleine luchtvaartinfrastructuur inzicht werd verschaft in het landelijk quotum, de herverdeling over het land en de prioriteiten. Haar bedoeling met de motie was niet dat men door mag groeien tot het maximum is bereikt.

Ten aanzien van Volkel vroeg zij naar de meest recente gegevens. Inmiddels zijn de tankervliegtuigen aangeschaft, waardoor een verkleining van de geluidszone voor de vliegbasis mogelijk is. Welk perspectief is er nu op woningbouw? Is er nog aanleiding de reservering voor worst case-situaties te handhaven?

Mevrouw Van 't Riet vernam graag of het de intentie is, de algemene luchtvaart op Zestienhoven zoveel mogelijk te beperken en over andere luchthavens te verspreiden.

Naar haar mening staat de rentabiliteit van de luchthaven Midden-Zeeland ter discussie. De gemeenten die akkoord gaan met 60 000 vliegbewegingen per jaar hebben de subsidie van f 120 000 ingetrokken. Het is wel erg gemakkelijk om dan te zeggen: vergroot het aantal vliegbewegingen om de luchthaven rendabel te maken. Als de regio niet wil betalen, moet die luchthaven weg.

De vermindering van het geluid met 3 BKL is bedacht om de groei van de luchtvaart te beperken. Wat nu dreigt, is dat het aantal vliegbewegingen wordt gemaximeerd om ervoor te zorgen dat in het jaar 2000 het oude niveau weer wordt bereikt, hetgeen niet de inzet van het beleid kan zijn geweest.

Het antwoord van de regering

De **minister van Verkeer en Waterstaat** gaf aan dat de ontwerpzone voor Midden-Zeeland gebaseerd is op 60 000 vliegbewegingen. Dat aantal is het resultaat van een heel intensief overleg tussen Rijk, provincie, gemeenten en luchthavenexploitant. De provincie Zeeland en een aantal gemeenten, waaronder Wissenkerke, onderschrijven de uitgangspunten van de zonering, terwijl de gemeenten Goes en Veere voorstanders zijn van zonering op basis van 40 000 vliegbewegingen. Er is een nieuwe

procedure ontworpen voor het uitvliegen in westelijke richting, waardoor de hinder in het gebied aanmerkelijk minder is geworden. Voor het huidige gebruik zijn 60 000 vliegbewegingen ruim. De zonering houdt een reserve in voor circa 20 000 bewegingen van elders, waarbij gedacht wordt aan overloop uit Rotterdam. In de omgeving van het vliegveld Midden-Zeeland bevinden zich weinig woningen; in de 50 BKL-contour zijn dat er 22. Dit aantal is te verwaarlozen bij de aantallen woningen die binnen de 50 BKL-contour bij Rotterdam liggen. In de omgeving van de Randstad is capaciteit voor de kleine luchtvaart een buitengewoon schaars goed. Tot nu zijn er op de luchthaven Rotterdam jaarlijks zo'n 80 000 à 90 000 vliegbewegingen in de kleine luchtvaart, waarbij de minister aantekende dat zij lesvluchten niet als recreatievluchten zag. De gemeente Rotterdam wil de kleine luchtvaart op de luchthaven sterk beperken, wat alleen kan als er elders opvang is voor dat verkeer. Dat kan niet opgedoekt worden, want dat verkeer heeft rechten opgebouwd. Het vliegveld Midden-Zeeland zou daarin voor een deel een rol kunnen spelen. In de opvang voor de stand still van 1992 is rekening gehouden met een aanzienlijke reductie voor het kleine luchtverkeer op Rotterdam en een gedeeltelijke opvang op Midden-Zeeland.

Midden-Zeeland was vorig jaar voor het eerst marginaal rendabel, terwijl de subsidie al was afgeschaft. De minister vond het volstrekt gerechtvaardigd dat de provincie wat dit betreft hetzelfde beleid hanteert als de rijksoverheid doet, erin resulterend dat deze infrastructuur in principe haar eigen geld moet kunnen opbrengen. Rekening houdend met een daling met 3 BKL moet het vliegveld enige ruimte worden gegeven om ook in de toekomst rendabel te kunnen zijn. Dit was een van de redenen om met het aantal vliegbewegingen van 60 000 akkoord te gaan. Inmiddels worden de eerste aanzetten gegeven om tot een verdere ontwikkeling te komen, hetgeen o.a. te maken heeft met de discussie in Rotterdam, die trouwens nog niet afgerond is. Met het oog op de besluitvorming in Rotterdam zal Midden-Zeeland zich moeten voorbereiden op opvangmogelijkheden.

Duidelijk is dat niet elke keer als er bestuurlijk een verandering optreedt de procedure opnieuw kan worden gestart. De minister begreep dat velen voor snelle procedures zijn, maar de Luchtvaartwet kent nu eenmaal procedures die vrij lang duren. Zij beloofde de wet te screenen, na te gaan of de procedures bekort kunnen worden en zo snel mogelijk voorstellen dienaangaande in te dienen.

De -3-BKL-operatie zal in het hele land moeten werken. Op het ogenblik wordt de invloed van allerlei maatregelen op de vermindering van de geluidsbelasting doorgerekend. Vervolgens wordt per vliegveld bezien welke maatregelen moeten worden genomen. Het instrument van het minder aantrekkelijk maken van lesvluchten in het weekend en de avond kan ingezet worden. Ook het minder vliegen kan een oplossing bieden om binnen de normen te blijven. Het is de verantwoordelijkheid van de exploitant om een zo goed mogelijk samenstel van maatregelen te zoeken om te voldoen aan de eisen.

De vlootsamenstelling van Midden-Zeeland die voor de zonering is gebruikt, komt overeen met die van de vloot welke in 1990 in gebruik was. Inmiddels is de vloot vooruitlopend op de aanscherping van de normstelling in het jaar 2000 stiller aan het worden.

De baanverharding heeft te maken met het vliegen op tijden waarin dit nu niet mogelijk is en met het produceren van minder geluid. Er is geen sprake van de komst van grotere toestellen.

Afgesproken is het stand-stillbeginsel te hanteren dat landelijk is vertaald. Bij de zonering wordt daarmee rekening gehouden. Dit betekent niet dat luchthavens verplicht worden alles vol te vliegen. De -3-BKL-operatie zorgt ervoor dat een forse vermindering van het geluid zal plaatsvinden. De Perspectievennota kleine luchtvaartinfrastructuur is bedoeld voor herconfiguratie en het nemen van andere besluiten voor de

verdere toekomst. Het samengaan van de vliegvelden Noordoostpolder en Hilversum zou in dat kader kunnen worden gezien, ofschoon de minister aannam dat het vliegveld Noordoostpolder dan allang dicht is.

Zij verzocht mevrouw Van 't Riet consequent te zijn. Er is een afspraak gemaakt over het stand-stillbeginsel. Er moeten oplossingen worden gezocht voor het vliegveld Rotterdam; daarover zijn afspraken gemaakt. Dit houdt in dat elders ruimte moet worden gevonden voor de kleine luchtvaart.

De minister merkte op dat de regering haar uiterste best doet, artikel 28-commissies netjes te behandelen.

De **staatssecretaris van Defensie** stelde dat de berekeningen inzake Volkel reeds in 1978 hebben plaatsgevonden. Er lagen daar toen al drie squadrons. Het bestuurlijk overleg tussen provincie, gemeenten, VROM en Defensie vond plaats tussen 1985 en 1988. Vervolgens is advies ingewonnen van de RPC en is wederom bestuurlijk overleg gevoerd. Als de Defensienota en later de Prioriteitennota niet waren verschenen, zou waarschijnlijk in 1990 de zonering zijn vastgesteld. Als gevolg van die nota's zou de belegging van Volkel een andere kunnen worden dan in 1978. Die belegging en het gebruik van Volkel zijn echter niet gewijzigd. De berekeningen worden gebaseerd op het aantal gestationeerde vliegtuigen (54), het aantal vliegers, het aantal vliegreuren in de jaarlijkse oefenprogramma's en de tijdsduur van een vlucht. Wisseling van de soort vliegtuigen is niet aan de orde. Er is derhalve sprake van een stabiele situatie. Doordat geen wijzigingen optraden, is de procedure voortgezet.

Gedacht is dat de komst van de tankervliegtuigen grote veranderingen teweeg zou brengen in het aantal vluchten. Het grootste gedeelte van de vluchten waarin de tankervliegtuigen het bijtanken voor hun rekening hebben genomen, vond plaats in Bosnië. Daarbij komt dat pas enige voorspelling kan worden gedaan over een structurele afname van vluchten wanneer een periode van drie tot vijf jaar in ogenschouw wordt genomen. Overigens zal het gebruik van de tankervliegtuigen er slechts toe leiden dat voor een zeer gering gedeelte van het zoneringsgebied de geluidsbelasting teruggebracht wordt tot 35 Ke, wat de bouw van een klein aantal huizen mogelijk maakt.

Defensie is niet van plan om op Volkel minder vluchten te laten plaatsvinden en het vliegveld anders te laten beleggen. De operationele behoefte is vastgesteld en over de vliegvelden verdeeld. Wat er bij het ene vliegveld afgaat, moet ergens anders gecompenseerd worden met alle problemen van dien.

De **minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer** meldde ten aanzien van Volkel dat de regionale inspectie heeft deelgenomen aan een werkgroep die de mogelijkheden heeft onderzocht van woningbouw in het bestemmingsplangebied Niemeskant, wat in 1993 resulteerde in een verzoek om ontheffing aan minister Alders. Deze zag geen redenen, op dat verzoek in te gaan. De gemeente Uden zette desondanks de bestemmingsprocedure in gang met goedkeuring van de provincie. De inspectie tekende vervolgens bezwaar aan tegen de nieuwbouwplannen. Ondanks dit bezwaar keurde de provincie het bestemmingsplan goed, waarna de minister een vervangingsbesluit afgaf. Uden ging daarop in beroep bij de Raad van State en daarop is nog geen uitspraak gevolgd. De minister vond, net als haar voorganger, het niet verantwoord om ontheffing te verlenen voor woningbouw in zo'n geluidsbelaste zone en om preluderend op toekomstige ontwikkelingen toch met de bouw akkoord te gaan. Zij ging intussen door op het bestuurlijke traject inzake het vaststellen van de zoneringsaanwijzing betreffende Volkel. De minister zei zich ervan bewust te zijn dat het vaststellen van de aanwijzing het realiseren van het bestemmingsplan Niemeskant vooralsnog onmogelijk maakt.

Ten aanzien van Midden-Zeeland merkte de minister op dat de provincie als eerste bepaalt hoe zwaar een streekplan weegt bij het nemen van besluiten over een luchthaven. Het niet relevant verklaren van het streekplan betreffende Midden-Zeeland betekent dat het voor de provincie blijkbaar geen doorslaggevende rol heeft gespeeld.

Op het ogenblik is het aantal woningen dat gehinderd zou worden 22. Bij een verkleining van de zone verandert hierin niet veel.

De minister hechtte zeer veel waarde aan het spreiden van de vlieg-bewegingen over de beschikbare locaties. Door het ontlasten van het vliegveld Rotterdam zal op Midden-Zeeland meer gevlogen worden. Dat is voor haar een relevant gegeven, overeenkomend met de strekking van de motie van destijds. Om die reden is zij hiermee akkoord gegaan.

Het vliegveld Midden-Zeeland is niet MER-plichtig, wat overigens het maken van een MER niet in de weg staat. Dat is ook gezien door de provincie, maar aangezien het vliegveld zich in een afrondende fase bevond, was er geen behoefte meer aan een MER.

Gedachtewisseling in tweede termijn

De heer **Keur** (VVD) verbaasde zich erover dat nogal verschillend gedacht wordt over het verplaatsen van vliegbewegingen van Zestienhoven naar andere vliegvelden. Zijn fractie stelt zich onverkort op achter het besluit van het kabinet inzake 60 000 vliegbewegingen.

Hij had begrepen dat geprobeerd wordt, het vliegveld Noordoostpolder niet op te heffen, maar te verplaatsen. Is dit juist?

De -3-BKL-operatie zou, zo wordt hier en daar gesuggereerd, wel eens op losse schroeven kunnen komen te staan. De heer Keur wees erop dat aan die operatie nu al wordt gewerkt en riep op tot vertrouwen.

De heer **Stellingwerf** (RPF) was van mening dat verplaatsing van het vliegveld Noordoostpolder overeenkwam met sluiting.

Bij de behandeling van de nota over de kleine luchtvaart zal hij de vraag aan de orde stellen of het niet verstandig is, de zonering voortaan te baseren op de aantallen vliegbewegingen.

Weliswaar liggen bij Midden-Zeeland maar heel weinig woningen in de zone uitgaande van 60 000 vliegbewegingen, maar in het gebied waarover gevlogen wordt, bevinden zich doorgaans honderdduizenden bewoners en recreanten. Moet dit niet meegewogen worden?

De heer Stellingwerf stond op het standpunt dat Midden-Zeeland rendabel gemaakt zou moeten worden door middel van technische aanpassingen en het verschuiven van vliegbewegingen naar andere tijden. Hij was ervan overtuigd dat een dergelijk vliegveld niet failliet gaat.

Hij wees erop dat in de brief op stuk nr. 25 083, nr. 1 staat dat de gemeente Arnhem het eens was met 60 000 vliegbewegingen en dat de overige gemeenten een voorkeur hadden voor een zone gebaseerd op een lager aantal vliegbewegingen. Hij concludeerde hieruit dat de gemeente Wissenkerke ook die voorkeur heeft. Op grond van een en ander bepleitte hij nader bestuurlijk overleg.

De heer **Crone** (PvdA) meende dat wat Volkel betreft niet gebouwd moet worden in de 35-Ke- en 40-Ke-zones.

Hij hield ten aanzien van Midden-Zeeland vast aan de uitleg van het kabinet van de motie-Van 't Riet. Het vol vliegen is niet nodig, maar in de zonering moet daarmee wel rekening worden gehouden. De uitkomst van de -3-BKL-operatie moet zijn dat er in 2000 minder geluidhinder is dan thans. Is de regering het hiermee eens? Welke instrumenten kunnen ingezet worden om ervoor te zorgen dat in het weekend zo weinig mogelijk vluchten plaatsvinden?

De heer **Meijer** (CDA) wees op het verschil in geluidsbelasting op Volkel tussen 1978, toen nog gevlogen werd met de F-104 Starfighter en dit moment. Hij vroeg of dit niet van invloed is en of eind 1998 de uitspraak kan worden verwacht dat er sprake is van een reductie van de geluidsbelasting, die consequenties kan hebben voor het realiseren van woningbouw. Ziet de staatssecretaris nog andere mogelijkheden voor woningbouw rond Volkel?

Hij vroeg zich af of het juist is dat minister Alders destijds het ontheffingsverzoek heeft afgewezen. De heer Meijer meende dat destijds geen uitspraak is gedaan, omdat het in eerste instantie ging om een provinciale afweging.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks) verbaasde zich erover dat drie brieven worden besproken, waarvan twee alleen door de minister van VROM zijn ondertekend, terwijl de minister van Verkeer en Waterstaat als eerste indringend op de reacties uit de Kamer is ingegaan, ook qua inhoud.

De **minister van Verkeer en Waterstaat** wees erop dat dit komt, omdat er vrijwel alleen maar is gesproken over de luchtvaartaanwijzing.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks) vroeg welke afspraken zijn gemaakt met Rotterdam. Hij meende dat er sprake was van een te verwachten intensivering van het gebruik van luchtvaartterreinen Midden-Zeeland. Vloeit daaruit dan geen MER-plicht voort?

Hij meende dat er wat Volkel betreft, gestreefd moet worden naar een kleinere zone, opdat in die buurt woningen gebouwd kunnen worden.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66) voorzag problemen voor regionale luchthavens als lagere overheden geen bijdragen meer leveren.

Zij had nog geen antwoord gehad op haar vraag naar een reservering bij Volkel voor worstcasesituaties.

Zij nam aan dat de discussie over Zestienhoven plaatsvindt na de discussie over RELUS.

De **minister van Verkeer en Waterstaat** merkte op dat in de brief op stuk nr. 25 083, nr. 1 een foutje staat. De gemeente Wissenkerke heeft schriftelijk laten weten akkoord te gaan met 60 000 vliegbewegingen.

Aangezien Midden-Zeeland gelegen is in een relatief lege omgeving is er ruimte om een deel van het lesverkeer (20% tot 25%) van Rotterdam te kunnen opvangen.

De minister was niet bereid tot nader bestuurlijk overleg, omdat naar haar overtuiging de uitkomst dezelfde zal zijn: Zeeland voor de Zeeuwen.

Het geluid zal in 2000 per saldo lager zijn dan nu, zij het niet veel lager. Straffactoren en dergelijke middelen vormen een belangrijke stimulans om in het weekend minder te vliegen.

Er worden geen complete onderzoeken verricht naar de rentabiliteit van kleine vliegvelden. Dat is een kwestie van een vraag aan de exploitant die met «ja» beantwoord dient te worden. Uit een achtergrondstudie blijkt overigens dat het om een volstrekt marginale sector gaat die weinig mogelijkheden heeft om financiële klappen op te vangen.

Met Rotterdam wordt gesproken over de beleidsvoornemens. Er wordt een vrijwillige MER opgesteld, waarbij rekening gehouden wordt met vermindering van de kleine luchtvaart. Finale afspraken zijn nog niet gemaakt. De verantwoordelijkheid in dat kader berust bij Rotterdam.

De minister merkte op dat in het kader van RELUS niet kan worden gesproken over Zestienhoven en dergelijke. RELUS gaat over de bestuurlijke relatie tussen de overheid en een aantal regionale luchthavens, niet over de uitkomsten van een discussie over de toekomst van de luchthaven Rotterdam. Daarover zijn afspraken gemaakt in het regeerakkoord. Over

de nationale betekenis van Zestienhoven moet nog een besluit worden genomen. Dat gebeurt nadat de finale besluitvorming over de HSL heeft plaatsgehad.

Ten slotte zei zij van opvatting te zijn dat, als een andere overheid de verantwoordelijkheid voor een bepaalde zaak draagt, zij niet voortdurend in die richting moet sturen.

De **staatssecretaris van Defensie** stelde dat de berekeningen inzake Volkel destijds plaatsgevonden hebben, rekening houdend met de toekomstige stationering van F-16's.

Eind 1998 kan meer duidelijkheid worden gegeven over een eventuele verkleining van de zone. Jaarlijks wordt een contourenkaart gemaakt op basis van het daadwerkelijke vliegverkeer. Deze wordt aangeboden aan de commissie ex artikel 28. Er blijkt uit of afwijkingen van vastgestelde contouren structureel zijn. Verder vindt een permanente monitoring plaats van de geluidsbelasting, waarvan de resultaten meewegen bij de beoordeling eind 1998.

Als suggestie voor een woningbouwlocatie bij Volkel wees de staatssecretaris op het bestemmingsplan Uden-Zuid.

De **minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer** deelde mee dat het besluit dat indertijd door minister Alders is genomen, door het volgende was ingegeven: de zone was nog niet vastgesteld, er was sprake van interimbeleid, de provincie was weliswaar aan zet, maar als de minister van VROM ontheffing zou moeten verlenen, zou hij dat niet doen. Desondanks is het bestemmingsplan door de gemeente vastgesteld en door de provincie goedgekeurd. De minister moest daarop een aanwijzingsbesluit nemen, want zij vond het onacceptabel dat in die zone gebouwd zou worden.

Wat Midden-Zeeland betreft, heeft de provincie ingestemd met 60 000 vliegbewegingen en aangegeven dat het streekplan wat dit betreft niet relevant was. Het is mogelijk dat dit streekplan bestaat uit zogenaamde gegeelde en niet-gegeelde gedeelten en dat bepaalde uitspraken relevant worden verklaard voor het beleid en andere uitspraken niet. Met de laatste kan de provincie later met de nodige beleidsvrijheid omgaan.

De minister stelde dat in de provinciale MER-verordening is opgenomen dat luchtvaartterreinen MER-plichtig zijn. Tevens is opgenomen dat voor Midden-Zeeland een uitzondering gold, omdat bij het van kracht worden van die verordening het tot stand brengen van de procedure rond Midden-Zeeland al heel ver gevorderd was.

De voorzitter van de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
Versnel-Schmitz

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Biesheuvel

De griffier van de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
De Gier