

Vergaderjaar 2004–2005

**29 395**

## **Wijziging van de wet van 27 juni 2002 (Stb. 374) in verband met de invoering van een evaluatieverplichting van het vijfbanenstelsel van de luchthaven Schiphol**

**Nr. 10**

### **TWEEDE NOTA VAN WIJZIGING**

Ontvangen 27 december 2004

In artikel I, onderdeel B, van het voorstel van wet komt artikel XVI, derde lid, als volgt te luiden:

3. Het verslag gaat vergezeld van een milieueffectrapport. Op dit rapport zijn de artikelen 7.20, eerste lid, en 7.26, eerste lid, van de Wet milieubeheer van overeenkomstige toepassing. In afwijking van artikel 7.26, eerste lid, van de Wet milieubeheer wordt de commissie tot uiterlijk vijf weken na ontvangst van het milieueffectrapport in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen.

#### **Toelichting**

Deze tweede nota van wijziging heeft betrekking op het wetsvoorstel tot wijziging van de wet van 27 juni 2003 (Stb. 374), dat strekt tot uitvoering van de motie-Baarda cs (Kamerstukken I 2001–2002, 27 603, nr. 88k).

Op basis van deze motie is in het huidige wetsvoorstel de plicht opgenomen tot het, uiterlijk drie jaar na inwerkingtreding van de Schipholwet, opstellen van een milieueffectrapport.

Het specifieke onderwerp van deze nota van wijziging is de procedure die wordt gevolgd bij het opstellen van dat milieueffectrapport. Over het aanpassen van de procedure voor dit rapport is reeds gesproken tijdens het algemeen overleg van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat met de vaste kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat op 13 oktober jongstleden.

Aangezien het milieueffectrapport in dit geval een ex post evaluatie betreft en daarmee een bijzonder karakter heeft, heeft het volgen van de procedure voor een regulier rapport, zoals vastgelegd in de Wet milieubeheer, geen toegevoegde waarde. Dit bijzondere karakter van het milieueffectrapport ten behoeve van de ex post evaluatie van het Schipholbeleid was al benadrukt door enkel de paragrafen 7.5 tot en met 7.7 van de Wet milieubeheer van overeenkomstige toepassing te verklaren. Onderkend moet echter worden dat de voorbereidingsfase, de inspraakprocedure en de bepalingen omtrent het een besluit volgend op een m.e.r. (paragraaf 7.5 tot en met 7.7 van de Wet milieubeheer) in dit geval langs andere weg afdoende zijn vastgelegd.

Met de motie-Baarda c.s. zijn de kaders voor de evaluatie immers al aangegeven. In het Plan van aanpak Evaluatie Schipholbeleid (Kamerstukken II 2004–2005, 29 665, nr. 4) wordt verder de gehele procedure van het milieueffectrapport beschreven. Daarnaast zal voor een wijziging van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (Stb. 2002, 591) of het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (Stb. 2002, 592) een reguliere m.e.r.-procedure op basis van het Besluit m.e.r. worden doorlopen, mocht het kabinet op basis van de evaluatie aanleiding zien de huidige luchthavenbesluiten te wijzigen.

Aangezien zeer wordt gehecht aan de betrokkenheid van de Commissie voor de milieueffectrapportage is deze betrokkenheid expliciet tot uitdrukking gebracht in deze nota van wijziging. De commissie zal in de gelegenheid worden gesteld om een toetsingsadvies uit te brengen over elk element van het milieueffectrapport. Een nadere omschrijving van de rol van de commissie in dit specifieke geval is opgenomen in het genoemde plan van aanpak.

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

De Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,  
P. L. B. A. van Geel