

Vergaderjaar 2003–2004

**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. 3**

### **MEMORIE VAN TOELICHTING**

#### **ALGEMEEN**

Met de wet van 27 juni 2002 tot wijziging van de Wet luchtvaart inzake de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol (Stb. 374), de zogenaamde Schipholwet, is in de Wet luchtvaart de verplichting opgenomen voor de luchthaven Schiphol een luchthavenindelingbesluit en een luchthavenverkeerbesluit vast te stellen (artikel 8.4, respectievelijk artikel 8.15 van de Wet luchtvaart). Beide besluiten – het Luchthavenindelingbesluit Schiphol en het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol – zijn inmiddels vastgesteld en in werking getreden.

Bij de behandeling van het wetsvoorstel dat leidde tot de eerdergenoemde wet is in de Eerste Kamer de motie-Baarda c.s. (Kamerstukken I 2001–2002, 27 603, nr. 88k) aanvaard. Op grond van deze motie moeten de doeltreffendheid en het effect in de praktijk van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol en het Luchthavenindelingbesluit Schiphol worden geëvalueerd. Deze motie is uitgevoerd in artikel 3.1 van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol en artikel 6.1 van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol. Bij de behandeling in de Eerste Kamer is tevens toegezegd dat een dergelijke bepaling ook in wetgeving in formele zin zou worden opgenomen. Het onderhavige wetsvoorstel strekt tot uitvoering van dit aspect van de motie-Baarda c.s. De invoering van de evaluatieplicht in de Schipholwet heeft tot gevolg dat de artikelen in beide uitvoeringsbesluiten hun zelfstandige betekenis verliezen. Desbetreffende artikelen zijn immers obsoleet op het moment dat dit wetsvoorstel in werking treedt.

#### **ARTIKELSGEWIJS**

##### **ARTIKEL I**

Op grond van artikel XVIa zal uiterlijk drie jaar na de inwerkingtreding van de besluiten door de Minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, een verslag over de doeltreffendheid en de effecten van de genoemde besluiten worden opgesteld. Dit verslag gaat vergezeld van

een milieueffectrapport. Uit het rapport zal moeten blijken of na de vaststelling van de uitvoeringsbesluiten op basis van het milieueffectrapport Schiphol 2003 ook in de praktijk, ex post dus, wordt voldaan aan de randvoorwaarden voor de gelijkwaardige overgang van het PKB-stelsel naar het nieuwe stelsel, zoals vastgelegd in de artikelen X tot en met XIII van de Schipholwet. In het geval dat uit het milieueffectrapport blijkt dat de gelijkwaardige overgang in de praktijk niet is gerealiseerd, zal het stelsel worden aangepast zodat alsnog aan de randvoorwaarden wordt voldaan. In de evaluatie van het nieuwe stelsel zullen ook de gehanteerde grenswaarden worden meegenomen, met het oogmerk tot een verbetering van de milieukwaliteit rond Schiphol te komen.

Opgemerkt dient te worden dat dit wetsvoorstel zowel een verslag als een milieueffectrapport behelst, terwijl in beide uitvoeringsbesluiten niet wordt gesproken over een verslag. Een dergelijk verslag heeft echter de meerwaarde dat hierin aandacht zal worden besteed aan de doeltreffendheid en de effecten van de besluiten, terwijl het milieueffectrapport met name gericht zal zijn op toetsing aan de overgangsartikelen.

In een eerder stadium is op grond van artikel VIII van de Schipholwet een milieueffectrapport gemaakt waarin de beschermingsniveaus van het oude PKB-stelsel en het op dat moment nog niet in werking getreden nieuwe stelsel werden vergeleken. Uit voorgaande en uit het tweede lid van het onderhavige artikel blijkt dat ook de aard van dit op te stellen milieueffectrapport anders is dan de aard van een regulier milieueffectrapport. Een rapport, dat wordt gemaakt op grond van de Wet milieubeheer en het Besluit milieu-effectrapportage 1994, moet voldoen aan de in paragraaf 7.4 van de Wet milieubeheer gestelde voorwaarden. Onder andere de voorgenomen activiteit, hetgeen hiermee wordt beoogd en de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd moeten worden beschreven, alsmede alternatieven en de effecten op het milieu. In het milieueffectrapport dat in dit wetsvoorstel wordt bedoeld, is er geen sprake van een voorgenomen activiteit, noch van het beschrijven van alternatieven voor het ingevoerde stelsel. Om de procedure van totstandkoming en beoordeling van het milieueffectrapport te waarborgen, zijn de paragrafen 7.5 tot en met 7.7 van de Wet milieubeheer van overeenkomstige toepassing verklaard.

De concrete invulling van de te onderzoeken onderwerpen bij de evaluatie zal bekend zijn op het moment dat de startnotitie is opgesteld voor het verslag en de richtlijnen worden vastgesteld voor de milieueffectrapportage. Wellicht zal in dit kader de ligging van de geluidscontouren, zowel in Ke als in Lden, als mogelijke onderzoeksvraag worden bekeken.

Gezien de omstandigheid dat de meeste slotbepalingen van de Schipholwet – de artikelen VI tot en met XVI – zelfstandig werkende bepalingen zijn, alsmede dat het nu voorgestelde artikel XVIa eveneens zelfstandige werking heeft, is ervoor gekozen om met het onderhavige wetsvoorstel aan te sluiten bij de methodiek van de Schipholwet door die wet, en niet de Wet luchtvaart, te wijzigen.

De meeste gegevens die nodig zijn voor de evaluatie en het milieueffectrapport worden door de sector geleverd op grond van de Regeling milieu-informatie. Enkele onderliggende gegevens worden echter niet standaard geleverd aan de inspecteur. De sector zal aldus kosten moeten maken om die extra gegevens te verschaffen. Deze kosten, de administratieve lasten, worden geschat op in totaal 14 mandagen, oftewel ongeveer zesduizend euro.

## **ARTIKEL II**

Besluiten volgend op het eerste luchthavenverkeerbesluit en luchthavenindelingbesluit moeten volgens artikel 8.7, vierde lid en artikel 8.17, zevende lid van de Wet luchtvaart een beschermingsniveau bieden dat gelijkwaardig is aan of beter dan het beschermingsniveau van de eerste besluiten. Het doel van onderhavige evaluatie in ogenschouw genomen, moet het besluit zoals dat eventueel is aangepast naar aanleiding van de evaluatie uiteindelijk als maatgevend besluit worden genomen. Het besluit wordt immers pas gewijzigd als blijkt dat niet is voldaan aan de randvoorwaarden, die in een gelijkwaardige overgang voorzien. Met andere woorden zal het besluit worden gewijzigd naar aanleiding van de evaluatie als is gebleken dat het beschermingsniveau te laag ligt. Om te garanderen dat het juiste beschermingsniveau als uitgangspunt wordt genomen, zullen de bewuste artikelleden worden vervangen indien het naar aanleiding van de evaluatie gewijzigde besluit in werking treedt.

## **ARTIKEL III**

De Schipholwet, het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol en het Luchthavenindelingbesluit Schiphol zijn met ingang van 20 februari 2003 in werking getreden. Uiterlijk drie jaar na inwerkingtreding zal het nieuwe stelsel worden geëvalueerd. Het is dus wenselijk om onderhavig wetsvoorstel ruim voor 20 februari 2006 in werking te laten treden. Rekening houdende met de Tijdelijke referendumwet zal dit bij koninklijk besluit worden geregeld.

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,  
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

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