

Gelijkwaardigheid oude en nieuwe normenstelsel Schiphol

Toetsingsadvies over de rapportage

22 maart 2006 / rapportnummer 1454-376

Toetsingsadvies over de rapportage Gelijkwaardigheid oude en nieuwe normenstelsel Schiphol

Advies over de rapportage Gelijkwaardigheid oude en nieuwe normenstelsel Schiphol,

uitgebracht aan de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat door de Commissie voor de milieueffectrapportage; namens deze

de werkgroep m.e.r.

Gelijkwaardigheid oude en nieuwe normenstelsel Schiphol,

de secretaris



drs. S.A.A. Morel

de voorzitter



ir. N.G. Ketting

Utrecht, 22 maart 2006



commissie voor de milieueffectrapportage

Aan de staatssecretaris van Verkeer
en Waterstaat
Mw. drs. M.H. Schultz van Haegen
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

uw kenmerk
DGTL/LH/06.006622

uw brief
23 januari 2006

ons kenmerk
1454-376/Mo/gl

onderwerp
Evaluatie Schipholbeleid; rapportage
gelijkwaardigheid oude en nieuwe stelsel

doorkiesnummer
(030) 234 76 07

Utrecht,
22 maart 2006

Geachte Mw. Schultz van Haegen,

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid advies uit te brengen over de kwaliteit en volledigheid van de Milieueffectrapportage voor de "gelijkwaardigheidstoets" van het oude en nieuwe normenstelsel voor Schiphol. Ik bied u hierbij graag het advies van de Commissie aan. Alvorens inhoudelijk op het advies in te gaan spreek ik graag mijn waardering uit voor de openheid waarmee u partijen, waaronder de Commissie m.e.r., informeert en betreft bij de evaluatie en verbetering van het beleid voor Schiphol.

Achtergrond van het advies

Voor het besluit over de "Schipholwet" en de bijbehorende luchthavenbesluiten is een MER opgesteld ("MER Schiphol 2003"). Dat MER moest onderzoeken of het beoogde nieuwe stelsel een bescherming biedt die gelijkwaardig is aan het oude stelsel. De Commissie m.e.r. bracht daarover in maart 2002 een advies uit¹. De belangrijkste conclusies van dat advies waren:

- De beschermende werking van het nieuwe stelsel is voor geluid in het buitengebied waarschijnlijk niet gelijkwaardig aan het oude stelsel; de geluidmaat TVG (Totaal Volume Geluid) is geen zinvolle beschermende maat.
- De beschermende werking van het nieuwe stelsel is voor externe veiligheid niet gelijkwaardig aan het oude stelsel. Groepsrisico ontbreekt en TRG (Totaal Risico Gewicht) is geen zinvolle beschermende maat.
- Voor luchtkwaliteit vindt de overgang gelijkwaardig plaats.
- Er zitten onzekerheden in (geluid)berekeningen en in het 'overgangscenario' voor het gebruik van de luchthaven waarvan de invloed op hinder, veiligheid en een gelijk-

¹ Toetsingsadvies over het Milieueffectrapport 'Schiphol 2003', 11 maart 2002, nr. 1114-376.

waardige overgang niet bekend is. Wat gebeurt er bijvoorbeeld als anders wordt gevlogen dan in het overgangsscenario?

Ook in de Tweede en Eerste Kamer bestond twijfel over de gelijkwaardige overgang, te meer daar het nieuwe stelsel ruimte leek te bieden aan een sterke groei van het luchtverkeer, en tevens zou voldoen aan de criteria van de gelijkwaardige overgang. Dat heeft geresulteerd in een motie van de Eerste Kamer ('motie Baarda') die vroeg om een milieueffectrapportage om te toetsen of in de praktijk de gelijkwaardige overgang werkelijk had plaatsgevonden. Over de resultaten ervan brengt de Commissie m.e.r. nu advies uit.

Reikwijdte en context van het advies

U heeft de Commissie gevraagd bij haar toetsing drie rapportages te betrekken:

- 1- *De gelijkwaardigheidstoets Schipholbeleid* (ADECS Airinfra/DHV/NLR, januari 2006)
Dit rapport heeft de bedoeling te toetsen of in 2004 en in 2005 aan de criteria van de gelijkwaardige overgang is voldaan.
- 2- *Evaluatie Schipholbeleid, trends milieueffecten Schiphol, historische ontwikkelingen 1993-2005* (NLR-CR-2005-551, januari 2006)
Dit rapport beschrijft de ontwikkeling van de milieugevolgen van Schiphol tussen 1993 en 2005.
- 3- *Geluidscapaciteit binnen handhavingspunten*; onderzoek naar de capaciteit van Schiphol op basis van grenswaarden in handhavingspunten (adviesbureau To70, 05.171.10, februari 2006)
De Commissie m.e.r. heeft in haar advies over verbetervoorstellen² naar dit onderzoek gevraagd, omdat zij van mening is dat het onderzoek onder 1- genoemd wel antwoord geeft op de vraag of in de gebruiksjaren 2004 en 2005 aan de criteria van gelijkwaardige overgang is voldaan, maar geen antwoord geeft op de vraag of het normenstelsel die gelijkwaardigheid altijd biedt, ook als het stelsel maximaal wordt belast met vliegbewegingen binnen de grenzen van de wettelijke normen.

Dit advies is geen gebruikelijk toetsingsadvies in de strikte betekenis van de Wet Milieubeheer. De Commissie heeft de kwaliteit van bovengenoemde rapporten getoetst en tracht met dit advies, in de context van de evaluatie én de verbetering van het huidige stelsel, tevens een bijdrage te leveren aan het voorbereiden van de besluitvorming over de toekomst van Schiphol.

Conclusie van de Commissie over de rapporten

In 2004 en in 2005 is voldaan aan de milieueisen in de Schipholwet, maar de feitelijke gelijkwaardigheid van het nieuwe en oude stelsel is voor de komende jaren niet aangetoond

De onderzoeken voor 2004 en 2005 en voor de periode 1993-2005 zijn goed uitgevoerd en geven goed inzicht in de ontwikkeling van de milieubelasting. De toets aan de gelijkwaardigheidscriteria in de wet is met deze rapporten uitgevoerd zoals in de motie Baarda

² Evaluatie Schipholbeleid: advies over verbetervoorstellen, onderzoeksagenda en gelijkwaardigheidstoets, 1 juli 2005, 1454-200.

was gevraagd. De Commissie meent echter dat de rapporten *feitelijk* niet meer aangeven dan dat in 2004 en 2005 is voldaan aan de milieueisen in de wet. Het onderzoek kan beschouwd worden als een goede monitoring van de jaren 1993-2005, maar laat geen conclusie toe over de feitelijke gelijkwaardigheid van het oude en nieuwe stelsel in de komende jaren. De reden dat aan de milieueisen wordt voldaan is gelegen in de opening van de Polderbaan, de ontwikkeling van stillere vliegtuigen en vooral aan een minder dan verwachte groei van het vliegverkeer. Zoals bij een auto de snelheidsbegrenzer niet bij lage snelheid kan worden getest, zo kan ook de beschermende werking van het stelsel voor Schiphol niet worden getest als de grenzen nog niet zijn bereikt. Het door de Commissie m.e.r. gevraagde onderzoek naar de gelijkwaardigheid met het oude stelsel bij de "grenzen van het nieuwe stelsel" is correct uitgevoerd. Toch laat ook dit onderzoek geen definitieve conclusie toe over gelijkwaardigheid in de toekomst van het nieuwe stelsel met het oude stelsel. Ook dit onderzoek is namelijk gebaseerd op zeer onzekere prognoses van scenario's voor de toekomst en op rekenmethodes en modellen waarvan gebleken is dat zij zoveel onzekerheden en onjuistheden kennen dat een relatie met *werkelijke* milieubelasting moeilijk is te maken. Het nieuwe stelsel biedt naar de mening van de Commissie een mate van bescherming aan de omgeving. Er is echter geen zekerheid over een *gelijkwaardige* bescherming in de toekomst volgens de overgangscriteria in de wet. Met andere woorden is er dus evenmin zekerheid dat het beoogde beschermingsniveau in het nieuwe stelsel gehandhaafd kan worden. De Commissie verwijst in dit kader ook naar haar advies van 1 juli 2005 over de verbetervoorstellen.

Aanbevelingen voor de besluitvorming over de toekomst van het stelsel

Hoewel de feitelijke gelijkwaardigheid van het nieuwe en oude stelsel niet is aangetoond, zijn er goede redenen om de discussie over gelijkwaardigheid af te sluiten

De discussie over de gelijkwaardigheid van het oude en nieuwe stelsel draagt niet meer bij aan de besluitvorming over het stelsel en de gewenste beschermende werking ervan in de toekomst. Bij het besluit over de Schipholwet was de vraag de gelijkwaardigheid aan te tonen belangrijk. Velen achtten de bescherming door het nieuwe stelsel onduidelijk, terwijl de verwachte snelle groei van het vliegverkeer op gespannen voet zou kunnen staan met de bescherming van de omgeving tegen hinder en onveiligheid. De veel geleidelijker ontwikkeling van het vliegverkeer heeft tot gevolg dat niet duidelijk is wanneer de grenzen van het stelsel in zicht zijn. Inmiddels is het niet langer zinvol te rekenen en te vergelijken met woningbestanden uit 1990 en met oude, niet wettelijke geluidmaten. Een discussie op dit moment over de gelijkwaardige bescherming van het nieuwe stelsel in de toekomst is daarmee meer theoretisch dan van praktische en bestuurlijke betekenis. De bescherming van het leefmilieu is er niet mee gebaat. Uit de evaluatie blijkt dat nieuwe problemen om een oplossing vragen, waaraan de discussie over gelijkwaardigheid niet bijdraagt.

Herdefinieer de gewenste beschermingsniveau's, voordat besloten wordt over wijzigingen in het stelsel

Na de overgang naar het nieuwe stelsel zijn de criteria die de overgangsartikelen in de Schipholwet noemde (aantallen gehinderden, woningen, slaapverstoorden etc.) *niet* meer van toepassing. De wet stelt alleen de eis dat gewijzigde Luchthavenbesluiten gelijkwaardige bescherming moeten bieden aan de eerste Luchthavenbesluiten, maar laat vrij hoe die eis wordt ingevuld. Daarmee is onduidelijk wat de gewenste beschermingsniveau's voor de omgeving zijn. Het ontbreken van een beleidsdoel voor de bescherming,

bemoeilijkt zorgvuldige besluitvorming over aanpassingen in het stelsel. De Commissie adviseert daarom om als eerste stap in de besluitvorming over de toekomst van het stelsel te herdefiniëren welke beschermingsniveau's het Kabinet wil handhaven. Daarbij kunnen de lessen van de evaluatie de basis vormen. Ook acht de Commissie een beter inzicht in de economische positie van Schiphol als mainport van belang om transparante, beargumenteerde afwegingen tussen milieu en economie te kunnen maken³. De Commissie meent dat voorstellen voor wijzigingen van het stelsel pas goed te beoordelen zijn op effectiviteit als de doelen voor de bescherming van de omgeving én de doelen voor de positie als mainport scherp gedefinieerd zijn.

Daarnaast signaleert de Commissie dat in de huidige praktijk vraagtekens gezet worden bij de representativiteit en de betrouwbaarheid van de geluidberekeningen⁴. Ook beschikken bewoners niet over betrouwbare en begrijpelijke meet- en rekenresultaten en is de gerapporteerde hinder consequent hoger dan verwacht op basis van de huidige rekenuitkomsten en gestandaardiseerde dosis-effectrelaties. Om deze situatie van gebrekkige informatie structureel te verbeteren heeft de Commissie in haar advies over de verbetervoorstellen een gestructureerde aanpak aanbevolen:

1. het uitvoeren van geluidmetingen onder regie van het Rijk om burgers beter te informeren over de gemeten geluidbelasting,
2. het – mede op basis van de afgeleide informatie uit meetresultaten – systematisch verbeteren van rekenresultaten,
3. het voortzetten van onderzoek naar de ervaren hinder en het vergelijken daarvan met de resultaten uit (1) en (2),
4. het beter informeren van de omgeving over de geluidbelasting.

Ter verduidelijking, maar zonder limitatief te zijn en zonder prioriteiten voor het beleid aan te willen geven, noemt de Commissie hieronder enkele voorbeelden van onderwerpen die relevant zijn voor het stellen van beleidsdoelen voor het beschermen van de omgeving:

1. Welke maximale aantallen woningen en mensen mogen volgens het kabinet (ernstige) hinder en slaaphinder ondervinden?
2. Uit onderzoek van het NLR in het kader van de evaluatie van het Schipholbeleid blijkt dat het aantal ernstig gehinderden (binnen het geldigheidsgebied van de dosis-effect-relatie) in het gebied tussen 40 en 65 dB(A) Lden (actuele woningbestanden) meer dan 300.000 bedraagt. In 2005 is dit aantal gestegen. Wil het kabinet voor de aantallen (ernstig) gehinderden doelen stellen?
3. Het huidige stelsel begrenst de maximaal acceptabele geluidhinder, maar beperkt niet de overlast *zo veel mogelijk*. Het aantal nachtvluchten is in de afgelopen jaren bijvoorbeeld toegenomen, evenals de slaapverstoring, zonder de normen daarvoor te overschrijden. Wil het kabinet blijven volstaan met de begrenzing van de maximale geluidbelasting, of ook doelen stellen voor het zoveel mogelijk verminderen van belasting binnen de normen?
4. Uit de evaluatie blijkt dat Totaal Volume Geluid (TVG) en Totaal Risico Gewicht (TRG) geen maten zijn die bijdragen aan de bescherming van de bevolking tegen geluid en onveiligheid. Wil het kabinet alternatieven onderzoeken die wél een relatie met daadwerkelijke hinder en veiligheid hebben?

³ Zie voetnoot 2.

⁴ Geluidberekeningen komen vrijwel altijd belangrijk lager uit dan de resultaten van goede geluidmetingen (zie voetnoot 2 en de rapportages van de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid).

5. Hoewel de overgang voor de luchtkwaliteit gelijkwaardig is verlopen, voldoet de luchtkwaliteit niet aan het Besluit luchtkwaliteit. Ook Schiphol draagt daaraan bij. Wil het kabinet doelen voor de bijdrage van Schiphol aan de luchtkwaliteit definiëren?
6. Welke doelen heeft het kabinet voor het beheersen van de kans op een ramp ("groepsrisico")?

De vele adviezen over verbetervoorstellen die in 2005 door meer dan honderd partijen gedaan zijn bevatten goede aanknopingspunten om deze punten verder uit te werken. In het traject van de verbetervoorstellen zijn honderden voorstellen gedaan. Aandachtspunt bij de besluitvorming over deze voorstellen is het bewaken van samenhang, consistentie, duidelijkheid en handhaafbaarheid. Ook de Commissie heeft u advies uitgebracht over verbetervoorstellen. Indien u dat wenselijk acht, is de Commissie bereid u in het vervoltraject verder van advies te dienen over (het beoordelen van) verbeteringen van het stelsel.

Met vriendelijke groet,



ir. N.G. Ketting
Voorzitter Commissie m.e.r.
werkgroep Evaluatie Schipholbeleid

BIJLAGEN

bij het toetsingsadvies over de rapportage
Gelijkwaardigheid oude en nieuwe normenstelsel Schiphol

(bijlagen 1 en 2)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 23 januari 2006 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
de Commissie voor de milieu-effectrapportage
t.a.v. de voorzitter, de heer ir. N.G. Ketting
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
ingekomen :	24 JAN. 2006
nummer	
dossier :	1454-287 1/2
kopie naar :	170

g.l.

Contactpersoon
ir. G. Debeus
Datum
23 januari 2006
Ons kenmerk
DGTL/LH/06.006622
Onderwerp
Evaluatie Schipholbeleid; rapportages gelijkwaardigheid

Doorkiesnummer
070 - 351 1680
Bijlage(n)
3
Uw kenmerk
-

Geachte heer Ketting,

Hierbij zend ik u de resultaten van de gelijkwaardigheidstoets, de uitvoering van de motie Baarda c.s. Ik verzoek u om hierover advies uit te brengen, zoals vastgelegd in de wijziging van de Wet luchtvaart, zoals die van kracht is sinds 15 december 2005.

In 2003 is het huidige Schipholbeleid van kracht geworden, met de Schipholwet en de daarbij behorende Luchthavenbesluiten. Het Schipholbeleid heeft het eerdere beleid in de PKB Schiphol en omgeving uit 1995 vervangen. Het Schipholbeleid beoogt de omgeving van de luchthaven een bescherming te bieden tegen negatieve effecten van het vliegverkeer, die gelijkwaardig is aan de bescherming die de PKB Schiphol en omgeving bood. Gelijkwaardigheid is op veel verschillende manieren in te vullen. In de Schipholwet is daarom eenduidig vastgelegd wat onder gelijkwaardigheid wordt verstaan. Voordat het beleid van kracht werd, is aan die eisen van gelijkwaardigheid getoetst. Vanwege de zorg in de Eerste Kamer, vastgelegd in de motie Baarda c.s., is afgesproken het beleid ook in de praktijk te toetsen aan de eisen van gelijkwaardigheid. Deze toets is uitgevoerd en zoals in de motie was gevraagd, gericht geweest op de praktijk in de jaren 2004 en 2005.

Er is veel discussie geweest over de uitvoering van de motie Baarda c.s. Daarom heeft het kabinet de Eerste en Tweede Kamer uitgenodigd om kenbaar te maken wat zij, naast de uitvoering van de motie Baarda c.s., in de evaluatie onderzocht zouden willen zien. De Kamers hebben aangegeven inzicht te willen in de ontwikkeling van geluid, veiligheidsrisico en luchtverontreiniging door de vliegtuigen rond Schiphol vanaf 1990. Deze gegevens zijn in een uitgebreide rapportage in beeld gebracht.

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895

bereikbaar met tram 9 (station hs en cs) en bus 22 (station cs)



Uw commissie, tenslotte, adviseerde in juli 2005 op basis van de tussenrapportage over de gelijkwaardigheid over het jaar 2004, om naast de toets aan de jaren 2004 en 2005 ook de maximale milieu-effecten die kunnen optreden binnen de grenswaarden van het Schipholstelsel in kaart te brengen. In 2004 en 2005 waren immers de geluidsnormen voor het vliegverkeer nog niet maximaal opgevuld. Verder vroeg uw commissie in de gelijkwaardigheidstoets helderheid te geven over de rol van de meteotoeslag en de effectiviteit van de normen voor de totale hoeveelheid geluid (TVG) en risico (TRG). Op deze zaken is in de rapportage ingegaan.

De rapportage over de gelijkwaardigheid bevat de volgende onderdelen:

- (a) een samenvattend rapport, waarin wordt verwezen naar de verschillende onderzoeken die zijn uitgevoerd en waarin op het advies van uw commissie over de tussenrapportage van 2004 wordt ingegaan, met daarbij de bijlagen;
- (b) een rapport waarin de wettelijke eisen zijn getoetst voor de jaren 2004 en 2005 (Gelijkwaardigheidstoets Schipholbeleid - Schipholwet biedt beoogde bescherming; Adecs Airinfra, van januari 2006);
- (c) een rapport met daarin de beantwoording van de aanvullende vragen van de Eerste en Tweede Kamer (Evaluatie Schipholbeleid - Trends milieu-effecten Schiphol, historische ontwikkelingen 1993-2005; Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium, van januari 2006);
- (d) een rapport met daarin het resultaat van het onderzoek naar de maximale milieu-effecten binnen de huidige grenswaarden en een toelichting op de rol van de meteotoeslag, conform het advies van uw commissie.

De delen (a) t/m (c) vindt u in de bijlage. Rapport (c) wordt op dit moment definitief opgemaakt en zal eind januari 2006 worden opgeleverd; inhoudelijk zal dit rapport niet meer veranderen. Het onderdeel (d) wordt op dit moment afgerond en stuur ik u zo spoedig mogelijk na. Ik kan u wel al melden dat uit dat onderzoek blijkt dat ook bij maximale milieueffecten binnen de regels van het Schipholbeleid, aan de eisen van gelijkwaardigheid wordt voldaan.

Uw advies zal vanzelfsprekend worden meegenomen in het Kabinetsstandpunt over de evaluatie van het Schipholbeleid. Dit Kabinetsstandpunt zal in april 2006 worden uitgebracht. Teneinde uw advies goed te kunnen verwerken, verzoek ik u om uiterlijk eind februari 2006 te adviseren over de rapporten over de gelijkwaardigheid.

Hoogachtend,

DE STAATSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

mw drs M.H. Schultz van Haegen

BIJLAGE 2

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Minister van Verkeer en Waterstaat

Bevoegd gezag: Minister van Verkeer en Waterstaat

Besluit: geen m.e.r.-procedure, geen besluit

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: geen m.e.r.-procedure

Activiteit en bijzonderheden: In 2003 zijn de Schipholwet en de luchthavenbesluiten van kracht geworden en is het vijfbanenstelsel van Schiphol in gebruik genomen. In de wetgeving is bepaald dat het nieuwe Schipholbeleid een bescherming moet bieden aan de omgeving die gelijkwaardig is aan de bescherming die werd beoogd met de PKB Schiphol en omgeving uit 1995. Er is ook afgesproken dat het Schipholbeleid zoals vastgelegd in de wetgeving binnen drie jaar na inwerkingtreding moet zijn geëvalueerd. De evaluatie kent meerdere componenten:

1. Evaluatie van de gelijkwaardigheid van het nieuwe en oude stelsel conform de “motie Baarda”, af te ronden in februari 2006. Hiervoor wordt een MER opgesteld;
2. Evaluatie van de effectiviteit van het beleid;
3. Verkenning van mogelijkheden voor verbeteringen van het beleid. Belangstellenden kunnen hiervoor voor 1 juli 2005 voorstellen indienen.

Daarnaast heeft de Commissie deskundigen vliegtuiggeluid een taak gekregen om voorstellen te doen voor handhaving van het beleid in het zogenoemde “buitengebied” van Schiphol en om een systematiek te ontwikkelen voor het meten van vliegtuiggeluid.

De Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) is gevraagd aanbevelingen te doen over realistische alternatieven ter verbetering van het beleid. Daarover is advies uitgebracht op 1 juli 2005. Ook is de Commissie voor de m.e.r. gevraagd het MER voor de evaluatie van de gelijkwaardigheid (motie Baarda) te toetsen. Het onderhavige advies betreft de rapportage voor de gelijkwaardigheidstoets.

De Commissie concludeert dat de onderzoeken naar de gelijkwaardigheid goed zijn uitgevoerd. In 2004 en in 2005 is voldaan aan de milieueisen in de Schipholwet, maar de feitelijke gelijkwaardigheid van het nieuwe en oude stelsel voor de komende jaren is niet aangetoond. Niettemin zijn er goede redenen om de discussie over gelijkwaardigheid af te sluiten. Een discussie op dit moment over de gelijkwaardige bescherming van het nieuwe stelsel in de toekomst is meer theoretisch dan van praktische en bestuurlijke betekenis. De bescherming van het leefmilieu is er niet mee gebaat. Uit de evaluatie van het Schipholbeleid blijkt dat nieuwe problemen om een oplossing vragen, waaraan de discussie over gelijkwaardigheid niet bijdraagt. Na de overgang naar het nieuwe stelsel zijn de criteria die de overgangsartikelen in de Schipholwet noemde (aantallen gehinderden, woningen, slaapverstoorden etc.) niet meer van toepassing. De wet stelt alleen de eis dat gewijzigde Luchthavenbesluiten gelijkwaardige bescherming moeten bieden aan de eerste Luchthavenbesluiten, maar laat vrij hoe die eis wordt ingevuld. Daarmee is onduidelijk wat de gewenste beschermingsniveau's voor de omgeving zijn. Het ontbreken van een beleidsdoel voor de bescherming, bemoeilijkt zorgvuldige besluitvorming over aanpassingen in het stelsel. De Commissie adviseert daarom om als eerste stap in de besluitvorming over de toekomst van het stelsel te herde-

finiëren welke beschermingsniveau's het Kabinet wil handhaven. Het advies noemt een aantal voorbeelden van vraagstukken die om een oplossing vragen. Ook acht de Commissie een betere definiëring van de economische positie van Schiphol als mainport van belang om transparante, beargumenteerde afwegingen tussen milieu en economie te kunnen maken.

Procedurele gegevens:

adviesaanvraag bevoegd gezag verbetervoorstellen: 15 december 2004

advies uitgebracht: 1 juli 2005

adviesaanvraag bevoegd gezag toetsing gelijkwaardigheid: 23 januari 2006

advies uitgebracht: 22 maart 2006

Samenstelling van de werkgroep:

prof.dr. B.J.M. Ale

P.J. Bode (alleen voor advies "Evaluatie Schipholbeleid: verbetervoorstellen")

dr. ir. M.M. Boone

drs. A.L. de Jong

ir. N.G. Ketting (voorzitter)

dr. K. Leidelmeijer (alleen voor advies "Evaluatie Schipholbeleid: verbetervoorstellen")

ir. C.M. van Luijk

prof.dr. H.J. Meurs (alleen voor advies "Evaluatie Schipholbeleid: verbetervoorstellen")

capt. G.R. Vissers

dr. ir. T. ten Wolde

Secretaris van de werkgroep:

drs. S.A.A. Morel

Toetsingsadvies over de rapportage Gelijkwaardigheid oude en nieuwe normenstelsel Schiphol

Op 20 februari 2003 zijn de Schipholwet en de luchthavenbesluiten van kracht geworden. In de wet is bepaald dat binnen drie jaar na inwerkingtreding het Schipholbeleid moet zijn geëvalueerd. Een onderdeel daarvan is de toets op de gelijkwaardige bescherming van de omgeving in het nieuwe beleid ten opzichte van het oude beleid ('motie Baarda'). Voor dit onderdeel is een MER gemaakt. Dit advies gaat in op de resultaten van dat MER.

ISBN 90-421-1761-3