

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	1
2. OORDEEL OVER HET MER	2
2.1 Algemeen	2
2.2 Inhoudelijke opmerkingen over het MER en de richtlijnen	3
3. OPMERKINGEN EN AANBEVELINGEN VOOR TOEKOMSTIGE BESLUITEN OVER SCHIPHOL	5
3.1 Het woningbestand.....	5
3.2 Geluidhinder	6
3.3 Luchtverontreiniging	7
3.4 Geurhinder.....	7
3.5 Externe veiligheid	8

1. INLEIDING

Amsterdam Airport Schiphol (AAS) heeft een aanvraag ingediend tot wijziging van de 35 Ke geluidszone (etmaalzone) en de LAeq 26 dB(A) geluidszone (nachtzone) behorende bij het huidige vierbanenstelsel van het luchtvaartterrein Schiphol. Het gebruik van dit vierbanenstelsel wordt 'S4S2' genoemd. De huidige aanwijzing werd op 23 oktober 1996 vastgesteld. Sedert de vaststelling van de aanwijzing zijn een aantal (dreigende) overschrijdingen van de daarin opgenomen geluidszones geconstateerd. Het doel van de zonewijzigingen is het creëren van nieuwe geluidszones voor het vierbanenstelsel, binnen de randvoorwaarden van de Planologische Kernbeslissing (PKB) Schiphol en Omgeving van 1995. In deze geluidszones dient het luchtverkeer, dat op basis van de toezeggingen van het Kabinet (in de brieven d.d. 16 februari en 6 maart 1998 aan de Tweede Kamer) verwacht kan worden tot en met 2002 zonder overschrijdingen te kunnen worden afgewikkeld.

Voor de wijziging van deze geluidszones dient milieueffectrapportage (m.e.r.) te worden toegepast. Bij brief van 18 november 1999¹ heeft de minister van Verkeer en Waterstaat de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over het opgestelde milieueffectrapport (MER). Het MER is op 19 november 1999 ter inzage gelegd².

Het advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.³ De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd.

De Commissie heeft kennis genomen van de vele inspraakreacties en adviezen (3634 schriftelijke en 7 mondelinge reacties)⁴, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. In dit advies verwijst de Commissie naar een reactie wanneer deze naar haar oordeel:

- informatie bevat over de inhoud van het MER en de afstemming op de richtlijnen die van belang is voor de besluitvorming en waarover zij een opmerking of een aanbeveling doet in het advies.

Vanwege het grote aantal inspraakreacties dat op het moment van verstrijken van de adviestermijn van de Commissie nog niet volledig was verwerkt door het bevoegd gezag, verleende het bevoegd gezag per brief d.d. 17 februari 2000⁵ aan de Commissie tot begin maart 2000 uitstel voor het uitbrengen van het advies om haar in de gelegenheid te stellen te voldoen aan artikel 7.26, tweede lid Wm.

¹ Zie bijlage 1a.

² Zie bijlage 2.

³ Zie bijlage 3 voor de samenstelling van de werkgroep en andere projectgegevens.

⁴ Zie bijlage 4 voor een lijst hiervan.

⁵ Zie bijlage 1b.

Op grond van artikel 7.26, lid 1 van de Wm toetst de Commissie:

- aan de richtlijnen van het MER⁶, zoals vastgesteld op 1 december 1998;
- op eventuele onjuistheden⁷;
- aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER⁸.

Tijdens de toetsing inventariseert de Commissie eerst of er tekortkomingen zijn in het voldoen aan de wettelijke vereisten en de richtlijnen en gaat zij na welke onderdelen van het MER in aanmerking komen voor een positieve vermelding.

Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de tekortkomingen. Daarbij staat de vraag centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij het besluit over de vaststelling van de aanwijzing voor de gewijzigde geluidszones. In het onderhavige MER is, volgens de Commissie, de informatie die essentieel is voor de vaststelling van de aanwijzing, aanwezig (zie paragraaf 2.1). De werkwijze van de Commissie houdt in dat zij zich in dit advies beperkt tot hoofdzaken en niet ingaat op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

2. OORDEEL OVER HET MER

2.1 Algemeen

Het MER geeft een goede beschrijving van de probleemstelling, van de alternatieven en van de gevolgen voor het milieu. De richtlijnen zijn daarbij over het algemeen goed gevolgd. De structuur van het MER is overzichtelijk en de samenvatting is toereikend. Het rapport is goed leesbaar en met duidelijke figuren en tabellen geïllustreerd. De informatie die nodig is om tot de wijziging van de geluidszones te kunnen komen, is gepresenteerd in de vorm van geluidscontouren. Hoe uit deze informatie de geluidszones kunnen worden samengesteld, is niet in het MER aangegeven. In het MER staat, dat die samenstelling van de zones de verantwoordelijkheid van het bevoegd gezag is. Daardoor is het niet mogelijk om in het MER te zien wat de uiteindelijke milieugevolgen zijn van de wijziging van de geluidszones en hoe die zones kunnen voldoen aan de randvoorwaarden die zijn gesteld in de PKB van 1995, in de brieven van het Kabinet aan de Tweede Kamer d.d. februari en maart 1998 en aan de richtlijnen voor het MER. Daarvoor moet de ontwerp-aanwijzing worden bestudeerd. Daaruit blijkt dat is gekozen voor een 35 Ke-zone die voldoet aan het PKB-criterium van maximaal 15.100 woningen, onder voorwaarde dat maximaal 12.000 woningen binnen die zone feitelijk een geluidsbelasting van 35 Ke of hoger mogen ondervinden in de jaren tot en met 2002. Ondanks het ongemak van de spreiding van deze informatie over het MER en de ontwerp-aanwijzing komt de Commissie tot de conclusie dat **de essentiële informatie voor het wijzigen van de geluidszones in het MER aanwezig** is.

⁶ Wm, artikel 7.23, lid 2.

⁷ Wm, artikel 7.23, lid 2.

⁸ Wm, artikel 7.10

Op blz. 31 van het MER staan maatregelen vermeld die behoren bij het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) en waarvan is aangegeven dat de luchtvaartsector zich zal inspannen om die op zo kort mogelijke termijn in te voeren. Daartoe is bij elk van de maatregelen het jaar van invoering aangegeven. De Commissie wil bij invoering van deze maatregelen vooral aandringen op een krachtige aanpak van vermijdbare hinder. Dit kan gebeuren door het verleggen van initiële naderingsroutes naar zee of het IJsselmeer omdat nu nog vaak onnodig en laag over woongebieden wordt gevlogen (bij voorbeeld right hand down wind 19R, Zwanenburgbaan). Meteen aansluitend wijst de Commissie erop dat zij op dit moment meer waarde hecht aan de invoering op korte termijn van de naderingshoogte op 3000 ft⁹ dan aan het feit dat dit recht voor de baan zou moeten plaatsvinden. De Commissie denkt dat daarmee een snelle haalbaarheid wordt bevorderd en dat tevens woongebieden, zoals het gebied van Leiden beter kunnen worden ontzien.

Om mogelijke problemen vanwege het verschil tussen de werkelijk gevlogen vliegpaden en de voorgeschreven vliegpaden en dus in de spreiding te verminderen, dringt de Commissie aan op een systeem om de vliegmaatschappijen snel en direct over afwijkingen te informeren. Er kan worden gedacht aan een beloningssysteem bij goed vliegen volgens de voorgeschreven vliegpaden. De Commissie betreurt dat segmentatie bij starten wat betreft de meest lawaaiige vliegtuigen volgens het MER niet eerder dan in 2002 kan plaatsvinden.

2.2 Inhoudelijke opmerkingen over het MER en de richtlijnen

In haar advies voor de richtlijnen d.d. 4 november 1998 had de Commissie opgemerkt dat het MER de mogelijkheid biedt om een tussenstand op te nemen voor de voorwaarden die zijn gesteld in de PKB Schiphol ten aanzien van de ontwikkeling van Schiphol en de milieudoelstelling. De Commissie deed dit ondanks het gegeven dat er in de PKB enerzijds beleidsdoelstellingen worden gegeven voor de milieuaspecten luchtverontreiniging, geur en externe veiligheid, maar anderzijds grenswaarden pas na het in gebruik nemen van de vijfde baan (in 2003) van kracht worden¹⁰. De opmerking werd gemaakt met het oog op de groeiende kritiek op de actualiteitswaarde van de Ke-rekenmethode, de bezorgdheid over het mogelijk toenemen van de externe veiligheidsrisico's en de aanname dat de totale emissie luchtverontreiniging in

⁹ In het MER staat dat de naderingshoogte van 3000 ft niet alleen gedurende de nacht maar ook overdag met ingang van het jaar 2000 plaats vindt. Op het moment van uitbrengen van dit advies is dit nog niet het geval.

¹⁰ Op 16 april 1998 had de Tweede Kamer echter ingestemd met de motie Van Gijzel (nr. 25466 011) waarin de regering werd verzocht om binnen drie maanden met een programma van maatregelen te komen die het mogelijk maken om ook in de periode tot en met 2002 het uitgangspunt van stand-still voor de externe veiligheid te bereiken. Per brief van 18 juni 1999 (nr. 24804 21) zond de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer de gevraagde invulling van het programma van de Nota Veiligheidsbeleid Burgerluchtvaart (zie ook paragraaf 3.5 van dit advies). Daarmee is echter nog geen duidelijkheid ontstaan over de wijze waarop het Kabinet wenst om te gaan met het stand-still beginsel voor het vierbanenstelsel.

de regio zal afnemen door de dalende emissies van het wegverkeer ondanks de toename van de emissies van het luchtverkeer.¹¹

In de richtlijnen gaf het bevoegd gezag echter aan dat de voor de zonewijzigingen geldende kaders van beleid en regelgeving een gegeven zijn en niet worden gewijzigd in het kader van de voorgenomen wijziging van de geluidszones. Daarom behoeften zij niet te worden onderzocht in dit MER. Om de Commissie tegemoet te komen stelden de richtlijnen dat in het MER een inzichtgevende berekening op basis van een lagere afkapwaarde dan 65 dB(A) in de Ke-berekening (50 dB(A)) diende te worden opgenomen alsook berekeningen op basis van recente inzichten in de invoerparameters voor externe veiligheid. De Commissie constateert dat met alle informatie die in het MER is gegeven over geluid, luchtverontreiniging, stank en externe veiligheid, het MER de door de Commissie in haar advies voor de richtlijnen gevraagde tussenstand presenteert. De Commissie heeft over de presentatie van informatie over die aspecten verschillende kritische opmerkingen die echter niet van invloed zijn op het te nemen besluit over de wijziging van de geluidszones maar die wel van betekenis zijn voor de besluiten over de toekomst van Schiphol nadat het vijfbanenstelsel operationeel zal zijn geworden. Die opmerkingen staan in het hiernavolgende hoofdstuk 3.

In de richtlijnen is aangegeven (op bladzijde 9) dat op grond van artikel 4.6 van de Wm bij het nemen van een besluit krachtens de Luchtvaartwet rekening moet worden gehouden met het vigerende Nationale Milieubeleidsplan (NMP). In het hoofdrapport van het MER is in paragraaf 8.4.2 voor lucht onder het kopje 'Doelstellingen' het NMP-2 genoemd. Vervolgens zijn in die paragraaf de bekende emissiereducties weergegeven. Dat is nutteloze informatie, omdat verder in het MER geen toetsing plaatsvindt van de uitkomsten van het onderzoek aan de genoemde doelstellingen. Voor geluid is overigens geen melding gemaakt van het NMP-2 in paragraaf 7.4.2 'Doelstellingen geluid' van het MER, terwijl in het NMP-2 wel degelijk aandacht is besteed aan geluid onder 'verstoring'. Formeel wordt in het MER aan deze richtlijn dus niet voldaan. In de aanwijzing zal moeten worden aangegeven hoe met het NMP rekening is gehouden om uitvoering te geven aan artikel 4.6 Wm.¹²

De Vereniging Milieudefensie e.a.¹³ brengen in hun inspraakreactie naar voren dat de startnotitie, het advies voor richtlijnen van de Commissie en de richtlijnen voor het MER uitgingen van de situatie dat de nachtzone niet zou worden gewijzigd. Volgens die inspraakreactie zijn voor de wijziging van de LAeq-zone de eerste stappen in de m.e.r.-procedure overgeslagen waardoor *wijziging van de nachtzone gelet op het wettelijk stelsel niet kan plaatsvinden*. Het is inderdaad zo dat de titel van de richtlijnen (en van het richtlijnenadvies van de Commissie) slechts melding maakt van wijziging van de 35 Ke-zone omdat in de startnotitie verwacht werd dat de bestaande LAeq-zone voldoende zou zijn om het verwachte luchtverkeer in de nacht te accommoderen.

¹¹ Uit het merendeel van de 3634 schriftelijke en 7 mondelinge inspraakreacties die gemaakt zijn over het MER S4S2 en de ontwerp-aanwijzing voor de gewijzigde geluidszones blijkt dat de bezorgdheid over de geluidhinder, de kans op ongelukken en de stankhinder van kerosine zeker niet is afgenomen. Uit de meeste van deze reacties spreekt verder weinig vertrouwen in de geloofwaardigheid van de besluitvorming over Schiphol.

¹² Zie ook de reactie van de Vereniging Milieudefensie e.a. onder punten 8 en 9 (reactie nr. 660, bijlage 4)

¹³ Reactie nr. 660, punten 19 tot en met 21 (bijlage 4)

Daarnaast moet echter vermeld worden dat de richtlijnen wel rekening hielden met de mogelijkheid dat de tijdelijke LAeq-zone toch moet worden aangepast als de noodzaak daartoe uit de berekening van de LAeq-contouren zou blijken (blz. 19 van de richtlijnen). Ook de Commissie hield in haar advies voor richtlijnen rekening met een mogelijke aanpassing van de LAeq-zone (zie paragraaf 4.2 van dat advies d.d. 4 november 1998). De Commissie is derhalve van mening dat de richtlijnen d.d. 1 december 1998 voldoende basis bieden voor de behandeling van de wijziging van de LAeq-zone in de besluitvorming.

3. OPMERKINGEN EN AANBEVELINGEN VOOR TOEKOMSTIGE BESLUITEN OVER SCHIPHOL

De opmerkingen en aanbevelingen in de hiernavolgende paragrafen 3.1 tot en met 3.5 zijn gebaseerd op het MER. Zij zijn echter niet van invloed op de besluitvorming over de wijziging van de geluidszones. Zoals hiervoor reeds is opgemerkt in paragraaf 2.2, zijn zij van betekenis voor de besluiten over de toekomst van Schiphol nadat het vijfbanenstelsel operationeel zal zijn geworden.

3.1 Het woningbestand

Het is teleurstellend dat de tellingen van woningen in het MER zijn gebaseerd op het woningbestand van 1990¹⁴ dat bovendien niet compleet is. Vanaf het moment van vaststelling van de PKB in 1995 en het moment dat het in het kader van de studies voor de Toekomst van de Nationale Luchtvaart Infrastructuur (TNLI) duidelijk werd dat een nieuw normenstelsel het bestaande normenstelsel dient te vervangen, was het bekend dat het woningbestand 1990 geactualiseerd behoorde te worden. Dat is dus voor dit MER niet gelukt. Wel zijn er voor het MER tellingen verricht waarbij de situatie tot en met 1998 in beschouwing is genomen. Die informatie was echter onvoldoende compleet en betrouwbaar om in het hoofdrapport opgenomen te kunnen worden en is daarom in de bijlage 'Geluid' gepresenteerd met aanduiding van de afwijkingen en de onnauwkeurigheden die dit geactualiseerde bestand heeft ten opzichte van het bestand 1990.

- Hoewel in de PKB het zogenoemde ADECS bevolkingsbestand als referentie is aangemerkt, zijn er blijkens het MER grote verschillen tussen dit bestand en de werkelijke bevolkingssituatie. De Commissie beveelt daarom aan het woningbestand 1990 alsnog te repareren en daarnaast een nieuw recent bestand te maken. Beide acties zijn nodig met het oog op het toetsen van de milieudoelstelling in het evaluatie- en monitoringprogramma Schiphol en Omgeving (EMSO) en met het oog op de zogenoemde gelijkwaardigheidstoets voor het nieuwe milieunormenstelsel zoals is aangegeven door het Kabinet in de Nota Toekomst Nationale Luchthaven.

¹⁴ Zie opmerkingen over het ontbreken van een recente inventarisatie in inspraakreacties nrs. 597, 660 en 677, bijlage 4.

3.2 Geluidhinder

De betrekkelijkheid van de betekenis van de cijfers 15.100 en 12.000 woningen, respectievelijk binnen de 35 Ke-zone en de 35 Ke-jaarcontour, zoals die zijn gehanteerd in de PKB 1995 en in deze m.e.r. voor de beperking van de geluidhinder rondom Schiphol, wordt goed geïllustreerd door de Ke-berekening in het MER voor het planalternatief met een afkapwaarde van 50 dB(A) in plaats van de wettelijk voorgeschreven afkapwaarde van 65 dB(A). Uit die berekening blijkt dat het aantal woningen binnen de 35 en 20 Ke-geluidcontouren met een factor van circa 2,4 toeneemt tot meer dan 34.000 respectievelijk 400.000 woningen (zie tabel 7.9.2 in het hoofdrapport van het MER). Vanwege een andere dosis-effectrelatie die moet worden gehanteerd bij een afkapwaarde van 50 dB(A)¹⁵, betekent dit een toename van het percentage ernstig door vlieglawaaï gehinderde personen met een factor van circa 2,1.¹⁶

- De Commissie vestigt de aandacht op de betrekkelijke waarde van de getallen 15.100 en 12.000 woningen binnen respectievelijk de 35 Ke-zone en de 35 Ke-jaarcontour. Die getallen komen voort uit berekeningen volgens het geldende Ke-berekeningsvoorschrift waarvan het al enige tijd duidelijk is dat die een te gunstig beeld geven van de geluidshinder. Dit vormt een belangrijk punt voor de gelijkwaardigheidstoets die zal worden uitgevoerd bij de invoering van het nieuwe normenstelsel dat is aangekondigd in de Strategische Beleidskeuze Toekomst Luchtvaart (SBTL) d.d. december 1998 en in het Eerste Moment van Afweging (EMA) in de besluitvorming over de Toekomst van de Nationale Luchthaven d.d. december 1999.

Het Kabinet had in de brieven d.d. 16 februari en 6 maart 1998 aan de Tweede Kamer aangegeven dat *selectieve groei met 20.000 vliegtuigbewegingen per jaar tot 460.000 bewegingen in 2002 zou worden toegestaan bij beperking van het aantal woningen dat een geluidsbelasting van 35 Ke of hoger ondervindt tot onder het maximum van de PKB Schiphol en Omgeving waarbij er naar gestreefd wordt de zone te dimensioneren op circa 12.000 geluidsbelaste woningen*. Het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) dat is uitgewerkt in het MER komt uit op ongeveer 12.500 woningen in de zone, terwijl het Planalternatief uitkomt op circa 15.000 woningen. In de ontwerp-aanwijzing is gekozen voor het Planalternatief. Daarin is aangegeven dat binnen de zone de 35 Ke-jaarcontouren niet meer dan 12.000 woningen zullen omvatten.¹⁷ De Commissie constateert dat de door het Kabinet aangekondigde vermindering van het aantal woningen in de 35 Ke-zone in ruil voor de selectieve groei in vliegtuigbewegingen dus niet wordt gerealiseerd.¹⁸

¹⁵ TNO-PG en RIVM. "Hinder, slaapverstoring, gezondheids- en belevingsaspecten in de regio Schiphol; resultaten van een vragenonderzoek". Publicatienummers TNO-PG 98.039, RIVM 441520010. Leiden/Bilthoven, 1998.

¹⁶ Zie ook inspraakreacties nrs. 587 en 588 (bijlage 4) op het punt van de berekening met een afkapwaarde van 50 dB(A).

¹⁷ De reactie van Amsterdam Airport Schiphol (nr. 659, bijlage 4) benadrukt dat de PKB als enige grens geeft 15.100 woningen in de Ke-zone. De luchthaven kan instemmen met het streven naar niet meer dan 12.000 geluidsbelaste woningen in de zone zonder dat daarbij sprake zou zijn van een resultaatsverplichting.

¹⁸ Zie inspraakreactie nr. 7 (bijlage 4) en de vele soortgelijke reacties die zijn gebaseerd op dezelfde standaardtekst en verder ook de reactie van de gemeente Amstelveen (nr. 587, bijlage 4) en de reactie van de Vereniging Milieudefensie e.a. (nr. 660, bijlage 4) onder punten 12 tot en met 17 en 79.

Verder merkt de Commissie met verschillende insprekers¹⁹ op dat de Ke-zone in de ontwerp-aanwijzing in strijd is met de PKB van 1995 aangezien de afwijkingen ten opzichte van de indicatieve zones uit de PKB meer dan 2 Ke bedragen (zie Addendum MER).

3.3 Luchtverontreiniging

Als de bepaling van de luchtkwaliteit slechts gebeurt op basis van berekeningen, dan is dat van invloed op de betrouwbaarheid van de resultaten. Op bladzijde 142 van het hoofdrapport van het MER wordt de mogelijkheid van het meten van de luchtkwaliteit aan de orde gesteld in combinatie met het uitvoeren van berekeningen. De Commissie beschouwt dit als een positieve suggestie die aansluit bij de aanbeveling die zij deed in paragraaf 7.3 in het interim-advies d.d. 16 december 1999 voor de richtlijnen voor het MER Ontwikkeling Nationale Luchthaven, Lange Termijn.

- De Commissie geeft de aanbeveling om voor de bepaling van de luchtkwaliteit rondom Schiphol een combinatie toe te passen van meten en berekenen. Modelberekeningen kunnen worden geïkt met het uitvoeren van metingen op representatieve plaatsen. Evenals dat het geval zou zijn bij geluid, heeft deze aanpak het voordeel dat de kwaliteit en de betrouwbaarheid van de modelberekeningen wordt verbeterd en dat de acceptatie van de methode door blootgestelden wordt vergroot. Voor het netwerk van meetpunten rondom Schiphol zijn de bestaande meetpunten van het provinciaal netwerk te gebruiken met bijplaatsing van één of meer stations op Schiphol. Verder heeft TNO voor stikstofdioxide en koolmonoxide al eens een vergelijking gemaakt tussen gemeten en berekende concentraties.²⁰ Hieruit bleek dat de correlatie voor stikstofdioxide redelijk tot goed was en voor koolmonoxide een goed verband niet bestond. Dit vormt een aanwijzing dat er in de correlatie tussen meten en berekenen nog wel wat kan worden verbeterd.

De mededeling dat het meetnet rondom Schiphol op korte termijn zal worden uitgebreid, is interessant. Zij past in de hiervoor gegeven aanbeveling van de Commissie.

3.4 Geurhinder

Voor het planalternatief en het meest milieuvriendelijke alternatief wordt, wat betreft geurhinder, niet voldaan aan het stand-still beginsel dat is vastgelegd in de PKB 1995. Dit wordt veroorzaakt door de toename van de emissie tijdens het taxiën. De emissie wordt circa 1,5 maal zo groot als in 1990 (bladzijde 141 van het hoofdrapport van het MER). Het is duidelijk dat het stand-still beginsel niet wordt gehaald omdat compensatie door reductie in de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen door het wegverkeer niet mogelijk is. Het wegverkeer gebruikt immers geen kerosine. Het is de vraag of dit bij het vaststellen van het stand-still beginsel voor geurhinder onderkend was. Waarschijnlijk niet, want op voorhand was dan al duidelijk geweest dat bij toename van het vliegverkeer op Schiphol de geurhinder zou toenemen.

¹⁹ Inspraakreacties nrs. 587, 588, 660, 680 en 755, bijlage 4.

²⁰ TNO-MEP rapport R97/174, "Evaluatie luchtkwaliteit in de regio Schiphol (1995 en 1996)".

Overigens heeft het beleid het probleem van de onhaalbaarheid van het stand-still beginsel voor geurhinder rondom Schiphol schijnbaar opgelost door in de Strategische Beleidskeuze Toekomst Luchtvaart SBTL d.d. december 1998 het stand-still beginsel voor geur te verlaten.

- De Commissie is van mening dat in de m.e.r.-plichtige besluiten die nog genomen moeten worden over de toekomst van de nationale luchthaven na 2002 goed zal moeten worden gemotiveerd waarom het stand-still beginsel is verlaten voor het aspect geurhinder. Als dat niet goed gebeurt, dan opent dat de mogelijkheid om ook voor andere aspecten waarvoor de milieudoelstelling van de PKB 1995 geldt, de milieudoelstelling 'aan te passen'.

3.5 Externe veiligheid

Hoewel bij de besluitvorming over de wijziging van de geluidszones het aspect externe veiligheid geen directe rol speelt²¹, is dit aspect van groot belang voor de verdere besluitvorming over de toekomst van Schiphol na 2002. Ten eerste, omdat zich ongevallen voordoen met kans op slachtoffers onder de burgerbevolking. Dit blijkt niet alleen uit de berekeningen maar ook uit opgetreden vliegtuigrampen in woonwijken op verschillende plaatsen in de wereld.²² Ten tweede, omdat de kans op een ongeval ceteris paribus bij een toenemend aantal vluchten toeneemt.

In het MER wordt gesteld dat het externe veiligheidsmodel dat reeds een aantal jaren in gebruik is, beperkt bruikbaar is. De beperkte betrouwbaarheid en bruikbaarheid betreffen echter vooral de invoergegevens (hoofdrapport van het MER, bladzijde 145) en niet het model zelf. Aan de betrouwbaarheid van de gegevens die hebben gediend om het model te construeren, kan door het beperkte aantal gegevens niet veel verbeterd worden; ook niet door het nog te ontwikkelen causale model.

Ten onrechte wordt met alle kanttekeningen bij het model in het rapport gesuggereerd dat de teneur van de uitkomsten niet correct zouden zijn.

Ter verduidelijking dient de volgende tabel. In die tabel staan voor de jaren 1990, 1997 en 2002 de aantallen bewegingen, de kans op een ongeval per beweging en de totale kans op een ongeval in het rekengebied weergegeven, zoals die bij de verschillende parameterinstellingen worden verkregen.

²¹ Tenzij uitvoering zou worden gegeven aan de consequenties van de in voetnoot 8 genoemde motie Van Gijssel. Zie voor dit punt ook de inspraakreactie nr. 7 (bijlage 4) en vele andere reacties van gelijke strekking, die zijn gebaseerd op dezelfde standaardtekst en de reactie van de Vereniging Milieudefensie e.a. (reactie nr. 660, bijlage 4) onder punten 67 tot en met 69 en die van Zuid-Holland (nr.670, bijlage 4)

²² De vrees voor vliegtuigongevallen speelt een prominente rol in de beleving van burgers in de regio, zoals blijkt uit zeer veel inspraakreacties, bijvoorbeeld nr. 755 (bijlage 4).

	Jaar	1990	1997	2002
	Aantal bewegingen	207000	357717	480843
PKB parameters	Ongevallenratio (per beweging)	5.68E-07	5.54E-07	5.44E-07
	kans op een ongeval	0.12	0.20	0.26
	Index t.o.v. 1990	1.00	1.69	2.23
TNLI parameters	Ongevallenratio (per beweging)	4.83E-07	2.84E-07	2.84E-07
	kans op een ongeval	0.10	0.10	0.14
	Index t.o.v. 1990	1.00	1.02	1.37

Hoewel de gehanteerde ongevallenratio in de verschillende rapporten sterk verschilt, blijft de kans op een ongeval in hoge mate afhankelijk van het aantal vliegtuigbewegingen. In het voorliggende MER S4S2 is de stijging van de kans op een ongeval echter aanzienlijk minder sterk door de gehanteerde sterke daling van de ongevallenratio.

De vraag doet zich voor of de geclaimde verbetering van de ongevalkans per vliegtuigbeweging empirisch aantoonbaar is. Dit is gezien het geringe aantal ongevallen niet eenvoudig. Aangetoond moet immers worden dat de in dit MER gehanteerde parameters statistisch beter overeenkomen met de geconstateerde ongevallenratio dan de in eerdere studies gebruikte waarden. De vermindering van de ongevalkans per vliegtuigbeweging die volgens het MER kan oplopen tot 45 % wordt in het MER niet overtuigend beargumenteerd. Dit is van zo groot belang dat voor toekomstige besluiten een betere onderbouwing nodig is.²³

In het MER is gemeld dat het gemiddelde vertrekgewicht (MTOW) van de vliegtuigen niet 80 maar 93 ton bedraagt. Dit is van belang omdat het vliegtuiggewicht de omvang van het schadegebied op de grond bepaalt. Een zwaarder vliegtuig, dat neerstort, trekt een groter spoor. Een groter spoor betekent gemiddeld een groter aantal doden op de grond. Het schadespoor of het gevolgebied wordt berekend met de formule $MTOW^*$ het gevolgebied per ton. Het is merkwaardig dat het gevolgebied per ton in het MER zonder duidelijke uitleg aanmerkelijk omlaag gaat. De invoerparameter "gevolgebied per ton" is teruggebracht van 250 naar 150 m² per ton. Daaruit volgt dat het gevolgebied ondanks de toename van het MTOW aanzienlijk kleiner wordt.

Naar de mening van de Commissie wordt de in het MER gesuggereerde daling in de ongevalfrequentie, waardoor in vergelijking ten opzichte van 1990 in plaats van een verdubbeling van het risico slechts sprake zou zijn van een toename met circa 35 %, in het MER niet op een wetenschappelijk overtui-

²³ Uit de rapportage ten behoeve van het EMA ONL is gebleken dat de daling van de ongevallenratio sedert 1990 aanzienlijk minder gunstig uitvalt dan in het voorliggende MER wordt aangenomen. Bij gebruik van die getallen zou de kans op een ongeval in 2002 ten opzichte van 1990 niet met 37% maar met 67% toenemen.

gende wijze aangetoond. Dat geldt ook voor de geclaimde verkleining van het gevolgebied bij neerstorten.

Eenzijds wordt in het MER geconstateerd dat “met de in het MER S4S2 geconstateerde groei van het vliegverkeer per saldo altijd een toename (zullen) laten zien van de externe veiligheidsrisico's”. Anderzijds wordt gesteld dat de risico's die thans worden berekend, kleiner zijn dan die welke voor de PKB zijn berekend voor 2015 en derhalve kunnen worden aanvaard. Hoewel in de PKB voor de periode tot 2003 aan het risico geen grenzen zijn gesteld, gaat dit voorbij aan het gestelde in de motie Van Gijzel, die in april 1998 door de Tweede Kamer is aanvaard. Bovendien gaat dit voorbij aan het feit dat door de reeds ten behoeve van dit MER, zij het voorlopig, uitgevoerde modelherziening de voor de PKB berekende risico's niet langer juist zijn en dus niet als referentiewaarden kunnen dienen.

Op bladzijde 148 van het hoofdrapport van het MER wordt gesteld dat aan de luchtvaart geen normen zijn gesteld ten aanzien van het groepsrisico zoals bij inrichtingen vanwege de afwijkende ruimtelijke spreiding van de risico's. Daardoor is geen beschouwing gegeven over de toepasselijkheid van een normensysteem dat vergelijkbaar is met dat voor het transport van gevaarlijke stoffen. Ten onrechte blijft hier een beschouwing achterwege over de toepasselijkheid van een ander normensysteem, bijvoorbeeld een systeem dat vergelijkbaar is met dat voor het transport van gevaarlijke stoffen.

- Naar de mening van de Commissie neemt de kans op ongevallen en daarmee de risicomaten toe met het aantal vliegtuigbewegingen. De in het MER gesuggereerde daling in de ongevallenfrequentie, waardoor in vergelijking ten opzichte van 1990 in plaats van een verdubbeling van het risico slechts sprake zou zijn van een toename met circa 35 %, wordt in het MER niet op een wetenschappelijke overtuigende wijze aangetoond. Dat geldt ook voor de geclaimde verkleining van het gevolgebied bij neerstorten. Zolang de externe veiligheidssituatie niet goed is uitgewerkt, kan eigenlijk ook niet goed worden nagegaan of de wijziging van de geluidszones toelaatbaar is uit oogpunt van het externe veiligheidsrisico. Naar de mening van de Commissie moet het aspect externe veiligheid op wetenschappelijk verantwoorde wijze volgens een consistente berekeningsmethode worden uitgewerkt en gerapporteerd voor de vervolgbesluiten over de toekomst van Schiphol na 2002. Een heldere en correcte presentatie van het Individueel Risico en van het Groepsrisico is ook nodig met het oog op het stand-still beginsel volgens de PKB 1995, op de gelijkwaardigheidstoets voor de vergelijking tussen het huidige en het nieuwe normenstelsel en voor het EMSO.