

## Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan  
de voorzitter van de Vaste Commissie  
voor Verkeer en Waterstaat van de  
Tweede Kamer der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA Den Haag

Bijlage 1 behorende bij briefnr.  
DGL/02.450175

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
-	2
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGL/02.450109	-
Onderwerp	
Toetsingsadvies commissie MER en hoofdlijnen uit de inspraak Schiphol 2003	

Geachte voorzitter,

Mede namens de Minister van VROM zend ik u hierbij het toetsingsadvies van de commissie voor de milieueffectrapportage en de hoofdlijnen uit de inspraak met betrekking tot het milieueffectrapport en de ontwerp uitvoeringsbesluiten Schiphol 2003 alsmede – op hoofdlijnen – mijn reactie daarop.

De commissie MER geeft in haar advies aan dat voor wat betreft lokale luchtverontreiniging de essentiële informatie in het MER voorhanden is om te kunnen beoordelen of, door de uitvoeringsbesluiten, een aan het PKB-stelsel gelijkwaardige bescherming wordt geboden en of het stelsel op dit punt werkt. Voor wat betreft geluid en externe veiligheid constateert de commissie dat in het MER de stappen die, conform de overgangsbepalingen van het wetsvoorstel moeten worden gezet bij de overgang van het PKB-stelsel naar het nieuwe stelsel, inderdaad overeenkomstig het wetsvoorstel zijn gevolgd. Maar de commissie geeft ook aan dat op een aantal punten essentiële informatie ontbreekt en dus een aanvulling op het MER nodig is.

In de bijlagen bij deze brief zal meer specifiek op de opmerkingen van de commissie MER in het toetsingsadvies en op de hoofdlijnen van de inspraak worden ingegaan. Twee aspecten, namelijk de gelijkwaardigheid en de vraag of de gelijkwaardigheid ook in de praktijk kan worden gegarandeerd (de scenariogevoeligheid) komen dominant in zowel het toetsingsadvies als uit de inspraak naar voren. Om die reden wil ik onderstaand dieper op die aspecten ingaan. Leidend daarbij is hetgeen hieromtrent in het door uw kamer aanvaarde wetsvoorstel is bepaald. Aansluitend zal ik mijn oordeel geven over de vraag of aanvullend op dit MER eerst verder onderzoek noodzakelijk is.

Postadres postbus 20901, 2509 EX Den Haag  
Bezoekadres Plesmanweg 1-6 Den Haag

Telefoon (070) 351 6171  
Telefax (070) 351 7895

*Gelijkwaardigheid*

Zowel uit het toetsingsadvies van de commissie MER alsook uit de reacties naar aanleiding van de inspraak leid ik af dat er nog veel misverstanden bestaan over met name de gelijkwaardige omzetting van het PKB-stelsel naar het nieuwe stelsel, zoals neergelegd in het wetsvoorstel en de ontwerp uitvoeringsbesluiten.

Een vruchtbare discussie over de vraag of het nieuwe stelsel "gelijkwaardig" is aan het PKB-stelsel is slechts te voeren als er in een gemeenschappelijke taal wordt gesproken. Het in algemene termen spreken over de gelijkwaardigheid leidt tot een spraakverwarring, waarbij velen van mening zijn dat zij – gelet op de eigen invulling van het begrip – gelijk hebben.

Ik meen dat het kader waarbinnen deze vraag dient te worden beantwoord is bepaald door de uitkomst van de beraadslagingen met uw kamer over het wetsvoorstel. Immers in de overgangsartikelen bij het voorstel zijn concrete eisen (bij wijze van vertaling van concrete PKB-eisen) neergelegd waaraan de eerste uitvoeringsbesluiten (het luchthavenindelingbesluit en het luchthavenverkeerbesluit) met betrekking tot de gelijkwaardige omzetting moeten voldoen. In het bijzonder wijs ik u wat dit betreft op de artikelen X tot en met XIII van het wetsvoorstel (voor wat betreft de omvang van het beperkingengebied, externe veiligheid, geluid en lokale luchtverontreiniging). Ook artikel IX is in dit verband van belang. Dit artikel herhaalt immers het algemene uitgangspunt van de PKB (behoudens ten aanzien van geur) en bepaalt dat het ten opzichte van 1990 niet verslechteren dan wel verbeteren moet geschieden "(...) *op de wijze zoals voorzien in de artikelen X tot en met XIII.*" De gelijkwaardigheid moet dus in het licht van die concrete eisen beoordeeld worden. Het MER toont naar mijn opvatting aan dat in de eerste uitvoeringsbesluiten aan deze concrete eisen wordt voldaan. De commissie MER deelt dit oordeel waar zij stelt dat in het MER de juiste stappen zijn gevolgd om te komen tot een gelijkwaardige overgang van het PKB-stelsel naar het nieuwe stelsel.

Na de beantwoording van de vraag of aan de concrete eisen die zijn neergelegd in de genoemde overgangsartikelen wordt voldaan, is aan de orde of het nieuwe stelsel ook een gelijkwaardige bescherming biedt vergeleken bij het PKB-stelsel. In deel 1 van het milieueffectrapport is concreet beschreven welke bescherming het PKB-stelsel beoogt te bieden. Dat is afgezet tegen hetgeen het nieuwe stelsel ter zake biedt.

Mij hier, aansluitend bij de opmerkingen van de commissie MER, beperkend tot de aspecten geluid en externe veiligheid, laat zich dit nader toelichten aan de hand van de volgende (verkorte) beschrijving van hetgeen in deel 1 van het MER is weergegeven.

Ten aanzien van de bescherming tegen *geluidbelasting* gedurende het etmaal geldt het volgende.

- Het PKB-stelsel beoogt te verzekeren dat buiten een bepaald gebied dat omsloten wordt door de 35 Ke-contour geen geluidbelasting neerslaat die hoger is dan de contourwaarde. Het nieuwe stelsel beoogt te verzekeren dat in woongebieden buiten de (ruimtelijk equivalente) 58 L<sub>den</sub>-contour geen geluidbelasting neerslaat die hoger is dan de contourwaarde.

- Het PKB-stelsel is gericht op het begrenzen van het aantal woningen binnen de 35 Ke-contour op 10 000.<sup>1</sup> Op grond van artikel XII van het wetsvoorstel moeten de grenswaarden in eerste uitvoeringsbesluiten eveneens voldoen aan dit criterium.
- Het PKB-stelsel is gericht op het beperken van het aantal ernstig gehinderden binnen de 20 Ke-contour op 54 000.<sup>2</sup> Artikel XII van het wetsvoorstel scherpt dit criterium voor de eerste uitvoeringsbesluiten aan tot 45 000.

Mutatis mutandis kan een zelfde betoog worden gehouden met betrekking tot de geluidbelasting gedurende de nacht binnen de 26 dB(A)  $L_{Aeq}$ -nachtcontour en het aantal woningen daarin en het aantal slaapgestoorden binnen de 20 dB(A)  $L_{Aeq}$ -nachtcontour.

Met betrekking tot *externe veiligheid* blijkt (verkort) het volgende.

- Het PKB-stelsel beoogt te verzekeren dat buiten veiligheidssloopzones omsloten door de individueel-risico-contouren van  $5 \cdot 10^{-5}$  geen hoger individueel risico neerslaat dan die contourwaarde. Zo nodig worden deze zones periodiek aangepast, bijvoorbeeld als gevolg van de groei van het aantal vliegtuigbewegingen. Het nieuwe stelsel beoogt te verzekeren dat buiten veiligheidssloopzones omsloten door de individueel-risico-contouren van  $1 \cdot 10^{-5}$  geen hoger risico neerslaat dan die contourwaarde. Het nieuwe stelsel voorziet niet in een periodieke aanpassing van de contour.
- Het PKB-stelsel kent ook buiten de veiligheidssloopzones gebieden met gebruiksbeperkingen. Het nieuwe stelsel kent vergelijkbare en verdergaande gebruiksbeperkingen (bijvoorbeeld het beleid binnen de  $10^{-6}$  individueel-risico-contouren).
- Het PKB-stelsel is gericht op stilstand van het gesommeerd gewogen risico binnen de  $10^{-5}$  en  $10^{-6}$  individueel-risico-contouren ten opzichte van 1990. In het wetsvoorstel is niet gekozen voor dit criterium voor stand-still omdat dit het mogelijk maakt dat de sloopzones steeds groter worden bij toenemende aantallen vliegtuigbewegingen. Dat zou leiden tot variabele zones en dat is ongewenst. Het wetsvoorstel stelt hiervoor heldere en transparante grenzen in de plaats waarbij de zones de omvang van het luchtverkeer beperken, tenzij de luchtvaartsector de gewenste groei weet te accommoderen door veiliger vliegen en veiliger vliegtuigen. De in artikel XI van het wetsvoorstel vastgelegde maatstaf voor stand-still (het aantal woningen binnen de  $10^{-6}$  individueel-risico-contouren) biedt de gewenste transparantie en helderheid die het PKB-stelsel niet biedt.<sup>3</sup>

In de gelijkwaardigheidsdiscussie kan bijvoorbeeld de vraag aan de orde zijn of genoegzaam is aangetoond dat het aantal woningen of ernstig gehinderden onder de beoogde waarde blijft en of buiten de individueel-risico-contouren van  $1 \cdot 10^{-5}$  geen hoger risico neerslaat dan die waarde.

Voor het beantwoorden van die vraag moet bezien worden of de bovengeschetste doelen gehaald worden met de inzet van het door het kabinet voorgestelde instrumentarium. Het is zeer wel voorstelbaar dat gelijkwaardigheid op meer dan één wijze, met behulp van andere of verschillende instrumenten, haalbaar is. De discussie verschuift dan van de vraag of het nieuwe stelsel gelijkwaardig is, naar de vraag of het ook anders kan, zoals bijvoorbeeld door middel van een alternatief TVG. Van deze kant is op de eerste plaats beoogd een gelijkwaardig stelsel aan te bieden. Gelet op het milieueffectrapport is dat naar mijn mening ook gelukt.

<sup>1</sup> Dit aantal wordt bepaald op de in de PKB bedoelde wijze.

<sup>2</sup> Deze aantallen worden bepaald op de in de PKB bedoelde wijze.

<sup>3</sup> Overigens voldoet het nieuwe stelsel, door de voorziene sloop van woningen in de in het ontwerp-luchthavenindelingbesluit vastgelegde sloopzones, ook aan de eis van stand-still in PKB-termen.

### *Scenario gevoeligheid*

Bovenstaand is uiteen gezet, mij hier beperkend tot geluid en externe veiligheid, dat uit het MER genoegzaam blijkt dat wordt voldaan aan de gelijkwaardigheid, zoals deze in de overgangsartikelen is vastgelegd. Dan is nu de vraag aan de orde of in het nieuwe stelsel die gelijkwaardigheid ook in de praktijk van het vliegen, dat op onderdelen zeker zal afwijken van de gehanteerde scenario's, wordt gegarandeerd.

Om de hiervoor geschetste doelen ten aanzien van de bescherming tegen geluidbelasting gedurende het etmaal te bereiken worden in het nieuwe stelsel verschillende instrumenten ingezet: regels ten aanzien van het gebruik van het banenstelsel en van het luchtruim, 31 handhavingpunten voor het etmaal en 25 punten voor de nacht met voor ieder punt een daarop afgestemde grenswaarde voor de geluidbelasting en een grenswaarde voor het totale volume van de geluidbelasting. In deel 1 van het MER is uiteengezet hoe deze grenswaarden zijn bepaald met een scenario dat voldoet aan de randvoorwaarden van artikel XII van het wetsvoorstel. Als het vliegverkeer zich voltrekt volgens dit scenario wordt – per definitie – voldaan aan de genoemde eisen ten aanzien van geluidbelasting, woningaantallen en ernstig gehinderden. De vraag die van verschillende kanten is opgeworpen luidt: maar wat nu als *niet* volgens het scenario gevlogen wordt? Wat is dan de betekenis van het geluidstelsel?

Er zal in de praktijk niet (precies) volgens het voor de berekening van de grenswaarden gehanteerde scenario gevlogen worden. De commissie MER vraagt in dit verband of het gehanteerde scenario "representatief" is, anders gezegd of de in het scenario opgenomen aannames ten aanzien van vliegtuigaantallen, vliegtuigtypen en eigenschappen van die typen overeenstemmen met de ontwikkeling van het luchthavenluchtverkeer in de toekomst. Juist dat zijn in het nieuwe stelsel echter aspecten die niet door de overheid worden beheerst. Het is de sector die het aantal vliegtuigbewegingen en de vlootsamenstelling bepaalt – de sector is daarin (grotendeels) vrij, zolang de door de overheid vastgestelde regels en grenswaarden niet worden overschreden.<sup>4</sup> De sector kan deze vrijheid gelaten worden als voldoende is verzekerd dat ook bij afwijking van het scenario nog steeds sprake is van gelijkwaardigheid. De vraag luidt dan: worden de eerder geschetste doelen ten aanzien van de bescherming tegen geluidbelasting óók gehaald als van het scenario wordt afgeweken?

Ten behoeve van het milieueffectrapport is naar deze vraag onderzoek verricht. Daarbij is het voor de berekening van de grenswaarden voor de geluidbelasting gehanteerde scenario als uitgangspunt genomen. Vervolgens zijn simulaties uitgevoerd, waarbij het luchthavenluchtverkeer binnen de regels en grenswaarden van de uitvoeringsbesluiten werd gehouden, maar forse variaties op het oorspronkelijke scenario werden toegepast.<sup>5</sup>

<sup>4</sup> De vrijheid van de sector in de keuze van de vloot is niet onbeperkt. Zo zijn er regels gesteld die bepaalde lawaaiige vliegtuigen (hoofdstuk 2 toestellen) weren.

<sup>5</sup> Het gaat bij dit onderzoek niet om de vraag of bijvoorbeeld bij een overschrijding van grenswaarden er buiten de 58 dB(A)  $L_{den}$ -contour een hogere belasting neer kan slaan. Dat is onmiskenbaar het geval,

Het milieueffectrapport beschrijft het resultaat van dit onderzoek ten aanzien van het hierboven als eerste gestelde doel: buiten de 58 dB(A)  $L_{den}$ -contour geen geluidbelasting boven de contourwaarde.

Uit dit onderzoek konden aanvullend ook resultaten gegenereerd worden ten aanzien van het aantal woningen binnen de 35 Ke-contour en het aantal ernstig gehinderden binnen de 20 Ke-contour.<sup>6</sup> Deze resultaten zijn opgenomen in de bijlage over het MER advies bij deze brief.

Resumerend geeft het onderzoek het volgende beeld: zelfs bij forse variaties op het scenario dat als grondslag diende voor de bepaling van de grenswaarden zijn geen of slechts beperkte overschrijdingen van de gestelde doelen gevonden. Voor wat betreft de gelijkwaardigheidseisen is er dus géén of slechts zeer beperkt sprake van scenariogevoeligheid.

In het MER is ook aandacht besteed aan het geval dat het luchtverkeer zich weliswaar afwikkelt binnen de grenswaarden en de regels van het luchthavenverkeersbesluit, maar zich andere (weers)omstandigheden voordoen dan in het scenario zijn opgenomen. Daaruit blijkt dat het alleen in geval van zeer uitzonderlijke weersomstandigheden, kortdurend en buiten woongebieden mogelijk, is dat de risico's buiten de veiligheidsloopzones groter dan  $10^{-5}$  individueel risico worden. Ook hier wordt dus de beperkte scenariogevoeligheid benadrukt voor wat betreft de gelijkwaardigheidseisen.

#### *Monitoring en evaluatie*

In het MER zijn de verwachte milieueffecten van het nieuwe stelsel onderzocht en weergegeven. Dat doet er natuurlijk niet aan af dat het stelsel nog niet door de praktijk is beproefd en dat de daaruit te trekken lessen dus nog niet bekend zijn. Monitoring en evaluatie van het stelsel zijn dus van groot belang. In het MER is reeds aangegeven dat in 2005 zal worden geëvalueerd hoe de milieubelasting zich feitelijk ontwikkelt.

In de jaren tot en met 2005 zal – met betrekking tot geluid – jaarlijks het aantal ernstig gehinderden binnen de 20 Ke-contour en het aantal slaapgestoorden binnen de 20 dB(A)  $L_{Aeq}$  nachtcontour worden bepaald (conform de in de PKB gehanteerde systematiek). Dit geldt ook voor het aantal woningen in de 35 Ke-contour en de 26 dB(A)  $L_{Aeq}$  nachtcontour (op de wijze zoals bepaald in de PKB). Op die wijze kan dus worden gemonitord of de doelstellingen van de PKB over aantallen ernstig gehinderden, slaapgestoorden en aantallen woningen in etmaal- en nachtperiode worden gehaald. Zoals ik u reeds schreef in mijn brief van 20 september 2001 (kenmerk DGL/01.450314), ben ik voornemens de feitelijke geluidbelasting in het gebied tussen de huidige 35 Ke en de 20 Ke nauwgezet te gaan monitoren, zo snel als dat mogelijk is op basis van metingen. Het is mijn bedoeling dat de uitkomsten van de meetresultaten worden verwerkt in het te ontwikkelen handhavingssysteem voor dat gebied. De commissie deskundigen vliegtuiggeluid heb ik gevraagd mij voorstellen te doen over de wijze waarop de geluidbelasting in de punten in het buitengebied kan worden gehandhaafd en hoe de belasting op basis van metingen kan worden vastgesteld. Het toekomstige handhavingssysteem zal dus gericht zijn op beheersing en handhaving van de geluidbelasting en gelijkwaardig zijn in zijn beschermende werking voor het buitengebied. Het

---

maar een dergelijke overschrijding moet bestreden worden door een goede handhaving. Hier gaat het om de vraag of – aangenomen dat de grenswaarden en de regels worden gerespecteerd – toch de gestelde doelen gemist worden.

<sup>6</sup> Deze aantallen vastgesteld overeenkomstig de in de PKB Schiphol en Omgeving gehanteerde methode.

totaal aantal handhavingpunten in het gebied tot de 20 Ke zal mede naar aanleiding van de voorstellen van de commissie worden bepaald. Uiteraard moet het systeem operationeel uitvoerbaar, juridisch handhaafbaar en kosteneffectief zijn.

Met betrekking tot externe veiligheid zal worden gemonitord of de door de veiligheidsloopzones beoogde bescherming (namelijk dat daarbuiten geen risico voorkomt van meer dan  $10^{-5}$ ) metterdaad wordt geboden.

Daarenboven zal door mij worden bevorderd dat voor 1 januari 2005 een statistisch-causaal (veiligheids)model wordt gë mplementeerd, dat mede als grondslag dient voor de implementatie van een op het luchtverkeer toegesneden maat voor het bepalen van groepsrisico. Zoals in artikel XI, vijfde lid, van het wetsvoorstel is vastgelegd, moet dit model in 2005 klaar zijn en worden toegevoegd aan de beide uitvoeringsbesluiten. Vanaf 2005 mogen de risico's, als berekend met dit nieuwe model, niet groter zijn dan de met dit model herberekende risico's 1990. Bij de ontwikkeling van het statistisch-causaal model zal, zoals gebruikelijk, een expert-panel worden ingeschakeld.

### *Conclusies*

Uit het MER blijkt dat in de eerste uitvoeringsbesluiten (ruimschoots) wordt voldaan aan de randvoorwaarden die het wetsvoorstel stelt voor de gelijkwaardige overgang van het PKB-stelsel naar het nieuwe stelsel. De commissie MER oordeelt in dit verband dat in het MER de stappen die, conform de overgangsbepalingen van het wetsvoorstel moeten worden gezet bij de overgang van het PKB-stelsel naar het nieuwe stelsel, inderdaad overeenkomstig het wetsvoorstel zijn gevolgd..

Wel geeft de commissie aan twijfels te hebben of gelijkwaardigheid met het PKB-stelsel ook in de praktijk van het nieuwe stelsel kan worden gegarandeerd en beveelt aan verder aanvullend onderzoek te doen. Op zichzelf heb ik begrip voor de opmerkingen van de commissie en plaats deze in de context van de wens van de commissie om een zo volledig mogelijk beeld te krijgen van de milieueffecten in de nieuwe situatie. Alles afwegende kom ik tot de conclusie dat de door de commissie geventileerde twijfels omtrent de gelijkwaardigheid van het nieuwe stelsel ten opzichte van de PKB als volgt kunnen worden weggenomen. In het buitengebied (35 Ke-20 Ke) worden grenswaarden vastgesteld voor de maximale hoeveelheid geluid. De exacte invulling van die grenswaarden is thans niet goed mogelijk omdat hiervoor nader onderzoek en advies (onder andere van de commissie deskundigen vliegtuiggeluid) nodig is. Dit neemt niet weg dat het thans wel mogelijk is om daarvoor nu reeds een principebesluit te nemen. Tevens zal ik, in navolging van de suggestie van de commissie MER, vier handhavingpunten extra in het luchthavenverkeerbesluit opnemen<sup>7</sup>.

Nu alle – in het kader van het MER – uitgevoerde onderzoeken uitwijzen dat het nieuwe stelsel (ruimschoots) voldoet aan de randvoorwaarden voor gelijkwaardigheid zoals deze in het wetsvoorstel zijn neergelegd, meen ik dat nu de bestuurlijke noodzaak om tot regelgeving over te gaan moet prevaleren. Zoals bovenstaand aangegeven, wordt voorzien in een uitgebreid monitoring- en evaluatieprogramma dat al in 2005 zijn resultaten moet afwerpen en waaruit – indien nodig – consequenties moeten worden getrokken voor de aanpassing van het stelsel. Zo nodig zullen dan ook de extra punten op en nabij de 35 Ke contour, waartoe de commissie MER adviseert, worden vastgelegd.

<sup>7</sup> Deze vier handhavingpunten zullen zijn gelegen op of nabij de 35 Ke-contour tussen de huidige punten 3 en 4, 4 en 5, 8 en 9 en 30 en 31.

Dit alles afwegende, zie ik af van het geven van een opdracht tot aanvullend onderzoek vooruitlopend op finale besluitvorming over de uitvoeringsbesluiten.

Tot slot breng ik onder uw aandacht dat de aanleg van de vijfde baan en de feitelijke ingebruikneming daarvan in januari 2003 onmiskenbare voordelen biedt voor het milieu en de veiligheid.

Ik verzoek u daarom de behandeling van de uitvoeringsbesluiten thans verder ter hand te nemen.

Afschrift van deze brief stuur ik naar de voorzitter van de Vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Eerste Kamer.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

T. Netelenbos

## **Bijlage 1: Reactie op het toetsingsadvies van de commissie voor de milieueffectrapportage**

### **Inleiding**

In deze bijlage wordt ingegaan op de essentiële tekortkomingen die door de commissie voor de milieueffectrapportage zijn genoemd in het Toetsingsadvies over het milieueffectrapport "Schiphol 2003" (11/3/2002).

### **Geluid**

In het MER is conform de richtlijnen en conform het overgangsartikel XII van de Schipholwet getoetst of met betrekking tot geluid wordt voldaan aan gelijkwaardigheid: maximaal 10.000 woningen binnen de 35 Ke-contour, maximaal 45.000 ernstig gehinderden binnen de 20 Ke-contour, maximaal 10.100 woningen binnen de 26 dB(A)  $L_{Aeq}$ -contour en maximaal 39.000 slaapgestoorden binnen de 20 dB(A)  $L_{Aeq}$ -contour. Op dezelfde wijze (woningbestand, telmethode etc.) als in de PKB is het door de sector aangeleverde scenario doorgerekend. De uitkomst van deze berekeningen die is weergegeven in het MER, geeft aan dat, conform het vereiste in overgangsartikel XII, aan de bovengenoemde vereisten is voldaan.

### **Scenariogevoeligheid**

De commissie geeft aan dat naar haar mening in het MER informatie over de scenariogevoeligheid ontbreekt. Zij acht deze informatie van belang in verband met het inzicht in de representativiteit van het scenario.

In het kader van het MER is de scenariogevoeligheid conform de richtlijnen voor het MER uitvoerig onderzocht (onderzoeksbijlage van het MER: Geluid 2, onderdeel 6 en 4). In het onderzoek is in kaart gebracht wat de effecten zijn van afwijking van het scenario, voor zover dat mogelijk is binnen de grenswaarden en regels. Uit het onderzoek blijkt dat in alle gevallen aan de gelijkwaardigheidsvereisten wordt voldaan. Het kabinet is dan ook van mening dat op dit punt geen sprake kan zijn van een essentiële tekortkoming van het MER. In onderstaande tekst wordt de functie van het scenario en de onderzochte effecten nader toegelicht.

### **Nadere toelichting scenariogevoeligheid**

Conform het overgangsartikel in de wet wordt de gelijkwaardigheid met het PKB-stelsel geborgd door de grenswaarden vast te stellen op basis van een scenario dat voldoet aan de in het artikel gestelde randvoorwaarden.

Zoals ook in het MER is beschreven is de beschrijving van het verwachte gebruik van de luchthaven in de vorm van een scenario een verantwoordelijkheid van de sector. Het is immers de sector die verantwoordelijk is voor het gebruik van de luchthaven, inclusief de daarbij gehanteerde vloot, bestemmingen en planning daarvan, binnen de gestelde grenzen.

Het Rijk stelt aldus grenzen aan de milieubelasting, maar binnen die grenzen is zoals gebruikelijk een bedrijf gerechtigd om zijn bedrijfsvoering te optimaliseren.



Of in de praktijk al dan niet volgens het scenario gevlogen wordt is niet van belang, zolang maar binnen de gestelde regels en grenzen wordt gebleven. Het onderzoek naar de scenariogevoeligheid is er, conform de richtlijnen voor het MER, dan ook niet op gericht om vast te stellen of het scenario "representatief" is in de zin dat het goed overeenkomt met het toekomstig gebruik.

Wel is relevant welke afwijkingen van het scenario binnen de grenswaarden en regels mogelijk zijn en tot welke effecten die leiden.

Deze binnen de grenzen mogelijke afwijkingen van het scenario is in het MER uitgebreid onderzocht (onderzoeksbijlage van het MER: Geluid 2, onderdeel 6 en 4). In het onderzoek is ingegaan op alle mogelijke afwijkingen die van invloed zijn op de geluidbelasting, zoals vloot, verdeling over het etmaal, verleggen van routes, vliegprocedures, etc.

In verband met de gelijkwaardige bescherming aan het PKB-stelsel heeft het onderzoek zich geconcentreerd op de vraag of de variatie van het scenario mogelijk kan leiden tot een geluidbelasting in woongebieden in het buitengebied die hoger is dan (de Lden-equivalent van) 35 Ke. Dit bleek niet het geval te zijn, behoudens één, in de praktijk zeer onwaarschijnlijk, geval. Overigens toont het onderzoek aan dat de variaties van het scenario geenszins leiden tot een vergroting van de groeirimte voor de sector.

De sector heeft gelet op vorenstaande geen capaciteitsvoordeel bij het afwijken van het scenario. Desondanks kan de vraag worden gesteld wat het effect is van de mogelijke afwijkingen van het scenario op de aantallen woningen, ernstig gehinderden en slaapgestoorden. Ook de commissie deskundigen vliegtuiggeluid heeft aangegeven dat zij belang hecht aan dit inzicht, mede in verband met de door haar genoemde borging van het aantal ernstig gehinderden in het buitengebied. Deze vraag is op basis van het genoemde MER-onderzoek eenvoudig te beantwoorden: ook met de mogelijke afwijkingen van het scenario zal worden voldaan aan de gelijkwaardigheidscriteria zoals vastgelegd in overgangsartikel XII van de Schipholwet (zie hiernavolgende tabel). In één geval is sprake van een lichte stijging van het aantal ernstig gehinderden, maar daarmee wordt nog steeds ruimschoots voldaan aan het gelijkwaardigheids criterium van 45.000 ernstig gehinderden. In alle andere gevallen leidt variatie van het scenario tot een verdere daling van het aantal ernstig gehinderden (minder dan 32.000, terwijl het criterium ligt op 45.000<sup>8</sup>). Ook het aantal slaapgestoorden zal in alle gevallen ver onder de in het overgangsartikel genoemde maximum liggen.

Ook deze gegevens onderstrepen dat met het nieuwe stelsel in alle opzichten aan de gelijkwaardigheidsvereisten zal worden voldaan en er geen aanleiding is voor aanvullend onderzoek.

*Toetsing gelijkwaardigheidscriteria bij afwijking van het scenario (gebaseerd op MER-onderzoeksbijlage geluid 2, onderdeel 6)*

<b>Geluidbelasting etmaal (Ke)</b>		
	<b>Woningen binnen de 35 Ke</b>	<b>Ernstig gehinderden binnen de 20 Ke</b>
Vereisten overgangsartikel XII	10 000	45 000

<sup>8</sup> Deze 45.000 betreft reeds een aanscherping van de PKB, waarin sprake is van 54.000 ernstig gehinderden binnen de 20 Ke.

Passend scenario (geen afwijking)	10 000	32 600
Bij afwijkingen van het scenario	7 500 – 10 000 <sup>9</sup>	16 300 – 34 100

---

<sup>9</sup> In alle gevallen dient een zekere marge aangehouden te worden van plus of min 500 woningen. Dit in verband met onzekerheden in de woningtellingen en de bepaling van de geluidbelasting.

<b>Geluidbelasting nacht (<math>L_{Aeq}</math>)</b>		
<b>Afwijkingen van het scenario</b>	<b>Woningen binnen 26 dB(A)</b>	<b>Slaapgestoorden binnen 20 dB(A)</b>
Vereisten overgangsartikel XII	10 100	39 000
Passend scenario (geen afwijking)	6 900	23 000
Bij afwijkingen van het scenario	6 800 <sup>10</sup>	22 000 – 24 900

#### Werking van het nieuwe geluidstelsel ten opzichte van het PKB-stelsel

De commissie beveelt aan het MER op het punt van de werking van het nieuwe geluidstelsel ten opzichte van het PKB-stelsel aan te vullen.

Conform de richtlijnen voor het MER is in het MER de beschermende werking van het nieuwe stelsel ten opzichte van het PKB-stelsel (onderzoeksbijlage van het MER: Geluid 2, onderdeel 6) in beeld gebracht. Centrale vraag daarbij was of de met het PKB-stelsel beoogde bescherming (buiten de geluidszone geen geluidbelasting boven de 35 Ke) ook met het nieuwe stelsel wordt bewerkstelligd. Uit het onderzoek bleek dat met het nieuwe stelsel inderdaad deze gelijkwaardige bescherming wordt geboden.

Het kabinet is derhalve van mening dat de werking van het stelsel conform de richtlijnen is onderzocht en dat er geen sprake kan zijn van een (essentiële) tekortkoming in het MER die aanvulling behoeft.

#### Handhavingspunten

De commissie voor de milieueffectrapportage geeft aan dat zij twijfels heeft bij de selectie van handhavingspunten. Zij beveelt aan vier handhavingspunten *voor het etmaal* langs de 35 Ke-contour toe te voegen omdat zij daar de onderlinge afstand tussen de punten groot vindt. Deze extra punten zouden leiden tot een verdichting van de ring van handhavingspunten en zouden allen gelegen zijn buiten woongebieden. De commissie geeft als onderbouwing van haar stelling aan dat de afstand tussen de punten te groot is en dat daar extra punten nodig zijn waardoor de beoogde schaduwwerking van de handhavingspunten verbetert.

De door de commissie voorgestelde vier extra punten zijn gelegen tussen de punten 3 en 4, 4 en 5, 8 en 9 en 30 en 31.

Het kabinet sluit zich aan bij het voorstel van de commissie met echter wel deze uitdrukkelijke aantekening dat de beoogde schaduwwerking van de al bestaande handhavingspunten door de plaatsing van vier extra handhavingspunten *verder* wordt verbeterd. Een en ander betekent dus niet dat afstand wordt genomen van het rapport omtrent de beschermende werking van het nieuwe stelsel.

In het MER is conform de richtlijnen beschreven hoe tot de selectie van handhavingspunten is gekomen langs de 35 Ke-contour, op basis van een scenario dat voldoet aan de daaraan in het overgangsartikel van de Schipholwet vastgelegde randvoorwaarden. Op de bij deze bijlage gevoegde kaarten is de stap van selectie van punten langs deze contour nog eens in meer detail weergegeven.

<sup>10</sup> In alle gevallen dient een zekere marge aangehouden te worden van plus of min 500 woningen. Dit in verband met onzekerheden in de woningtellingen en de bepaling van de geluidbelasting.

Overigens heeft het kabinet reeds aangegeven dat zij begrip heeft voor de zorg voor de ontwikkeling van de geluidbelasting in het gebied buiten de 35 Ke en daarom de ontwikkeling van de geluidbelasting in woongebieden zal monitoren. Bovendien heeft zij aangegeven dat een handhavingssysteem voor dat gebied wordt ontwikkeld dat vanaf 2005 kan worden ingevoerd.

Voor alle duidelijkheid: dit zijn alle verregaande uitbreidingen ten opzichte van het PKB-stelsel. Een zorgvuldig en op aanvullend onderzoek en monitoring gebaseerde besluitvorming vóór 2005 is nodig om eventuele consequenties van deze uitbreidingen voor de capaciteit van de sector te kunnen beoordelen, zulks in relatie tot de door de Tweede Kamer toegevoegde preambule met betrekking tot de mainportdoelstelling van Schiphol.

Resumerend kan gesteld worden dat zowel de selectie van de handhavingpunten als de beschermende werking ervan in het MER conform de richtlijnen is weergegeven.

Het kabinet is daarom ook op dit punt van mening dat geen sprake kan zijn van een essentiële tekortkoming van het MER, zeker niet in het licht van de plaatsing van de vier extra handhavingpunten.

### TVG

De commissie beveelt in haar toetsingsadvies aan de motieven voor de keus van het zogenaamde TVG-kassa helder uiteen te zetten alsook de betekenis van het TVG in samenhang met de handhavingpunten.

De commissie geeft aan dat het verschil in aantal handhavingpunten tussen het PKB-stelsel en het nieuwe stelsel gecompenseerd dient te worden door het TVG. Dit is niet het geval.

Zoals ook in het MER is aangegeven wordt met de grenswaarde van het TVG een grens gesteld aan de maximale hoeveelheid geluidbelasting. Daarmee wordt een milieugrens gesteld en niet langer, zoals in de PKB, een grens gesteld aan het verkeersvolume of het aantal passagiers. Het TVG waarborgt dat, in combinatie met de handhavingpunten en regels voor gebruik van het luchtruim en het banenstelsel, buiten de 58 dB(A) Lden-contour niet méér geluidbelasting neerslaat dan 58 dB(A) Lden. Daarnaast bewerkstelligt het TVG dat gebruik maken van de meteotoeslag (of de toeslag voor bijzondere weersomstandigheden) in één van de handhavingpunten gepaard moet gaan met een onderuitputting in één van de overige handhavingpunten.

Conform de richtlijnen voor het MER zijn in het MER zowel het TVG-TNL als een verdelingsonafhankelijke variant daarop, het TVG-kassa, uitgewerkt.

Van beide TVG's is in het MER de ligging van de referentiepunten bepaald (onderzoeksbijlage van het MER: Geluid 2, onderdeel 4) en of zij onafhankelijk zijn van de verdeling van de geluidbelasting over de omgeving. De werking van het TVG-kassa in samenhang met de handhavingpunten is onderzocht in het MER-onderzoek (onderzoeksbijlage van het MER: Geluid 2, onderdeel 6).

Bovendien is in het MER toegelicht wat de rol is van het TVG in het nieuwe stelsel en om welke redenen het TVG een maat dient te zijn die onafhankelijk is van de verdeling van de geluidbelasting over de omgeving.

Daarnaast is in het MER uitgebreid ingegaan op alternatieve voorstellen voor het TVG (het door de commissie voor de milieueffectrapportage voorgestelde TAEG en het door de commissie deskundigen vliegtuiggeluid voorgestelde TVG-landschap) en is aangege-

ven waarom in het nieuwe stelsel niet voor deze alternatieven is gekozen. Daarbij is ook het TVG-landschap uitvoerig onderzocht (onderzoeksbijlage van het MER: Geluid 2, onderdeel 5).

Het kabinet is daarom van mening dat met betrekking tot het TVG geen sprake kan zijn van een essentiële tekortkoming van het MER.

### **Externe veiligheid**

De commissie beveelt aan het MER aan te vullen met betrekking tot het individueel risico, het groepsrisico en het totaal risicogewicht. Onderstaand wordt op deze drie aspecten ingegaan.

In het MER is conform de richtlijnen en conform het overgangsartikel XI van de Schipholwet getoetst of met betrekking tot externe veiligheid wordt voldaan aan gelijkwaardigheid: een gelijk of lager aantal woningen binnen de 10<sup>-6</sup> individueel risicocontouren ten opzichte van 1990.

Conform het overgangsartikel is het individueel risico bepaald met het externe veiligheidsmodel waarin de meest recente inzichten over de ontwikkeling van het risico zijn verwerkt (NLR-rapport NLR-CR-2000-147). Dit model is door een onafhankelijk panel van deskundigen (o.a. het RIVM) beoordeeld en goedgekeurd. Het model is reeds eerder toegepast bij de Aanwijzing van het vierbanenstelsel van Schiphol.

Met dit model is het door de sector aangeleverde scenario doorgerekend. De uitkomst van deze berekening die is weergegeven in het MER, geeft aan dat, conform het vereiste in overgangsartikel XI, het aantal woningen binnen de 10<sup>-6</sup> risicocontouren niet hoger is dan in 1990. De commissie voor de milieueffectrapportage is op de hoogte van de ontwikkelingen van het externe veiligheidsmodel.

#### Individueel risico

De commissie geeft aan dat in het MER niet is onderbouwd hoe het mogelijk is dat het aantal vliegtuigbewegingen toeneemt terwijl het individueel risico gelijk blijft.

Zoals ook in het MER reeds is beschreven kan dit resultaat ondanks de toename van het aantal bewegingen ten opzichte van 1990 verklaard worden door een aantal zaken:

- de vloot is veel veiliger geworden, waardoor de ongevalskans met 40% is afgenomen. Dit wordt veroorzaakt door invoering van nieuwe, veiliger vliegtuigen en doordat gebleken is dat de vloot die Schiphol aandoet in vergelijking met andere grote westerse luchthaven veiliger is;
- de gevolgen van een ongeval bleken eerder te zijn overschat. Hierdoor is het ongevalsgebied met circa 35 % en de kans op slachtoffers met 10% gedaald;
- de gunstige ligging van de vijfde baan ten opzichte van woongebieden. De vijfde baan is zodanig gekozen dat in het verlengde van de baan zeer weinig woningen liggen. De vijfde baan zal in het nieuwe stelsel de meest gebruikte baan zijn;
- het toepassen van segregatie (de zwaardere vliegtuigen plaatsen op de routes over de dunbebouwde gebieden) leidt tot een verlaging van het risico.

Het kabinet is dan ook van mening dat op het punt van individueel risico enerzijds de gelijkwaardigheid betrouwbaar is aangetoond en dat geen sprake kan zijn van een es-

sentiële tekortkoming van het MER op dit punt. Onderstaand is het individueel risico en de ontwikkeling daarvan op Schiphol nog eens toegelicht.

Overigens wijst ook de Veiligheids Adviescommissie Schiphol er in haar reactie op de nota Tnl (VACS/00.30.03, 7/3/2000) reeds op dat de veiligheid rondom Schiphol zeer hoog is en dat de ongevalskans voor Schiphol tengevolge van modelverbetering en vlootvernieuwing veel lager is dan eerder werd aangenomen.

#### Groepsrisico

De commissie geeft aan dat in het MER een FN-curve van het groepsrisico dient te worden opgenomen.

Conform de richtlijnen voor het MER zijn in het MER geen berekeningen van het groepsrisico opgenomen. Het nieuwe stelsel kent, net als het PKB-stelsel, geen norm voor het groepsrisico. Daarom worden ook in overgangsartikel XI van de Schipholwet voor externe veiligheid geen randvoorwaarden aan het groepsrisico gesteld. Wel kent het nieuwe stelsel, net als het PKB-stelsel, groepsrisicobeleid. Door enerzijds het risico dat door de luchtvaart wordt veroorzaakt te beheersen en anderzijds aan de effectzijde maatregelen te treffen (beperkingen aan het ruimtegebruik) wordt de groei van het groepsrisico beheerst.

In de wet is opgenomen dat een statistisch causaal veiligheidsmodel wordt ontwikkeld, waarmee vanaf 2005 een norm voor het groepsrisico dient te worden ingevoerd. Dit is echter niet van toepassing op het eerste luchthavenverkeerbesluit en daarom geen onderwerp voor het MER Schiphol 2003, waarin de gelijkwaardige overgang van het PKB-stelsel naar het eerste luchthavenverkeerbesluit is onderbouwd.

Het kabinet constateert dat er derhalve met betrekking tot het groepsrisico geenszins sprake kan zijn van een tekortkoming van het MER.

#### Totaal risicogewicht (TRG)

De commissie geeft aan dat het totaal risicogewicht naar haar mening geen goede risicomaat is, aangezien de verdeling van het risico over de omgeving niet in de maat wordt uitgedrukt.

Conform de richtlijnen voor het MER zijn in het MER berekeningen uitgevoerd voor het TRG. Daarmee wordt ook op dit punt voldaan aan de doelstelling van het MER: aantonen van de gelijkwaardigheid, conform het overgangsartikel in de Schipholwet. Het kabinet is daarom ook van mening dat met betrekking tot het TRG geen sprake kan zijn van een essentiële tekortkoming van het MER.

Voor wat betreft de beheersing van de verdeling van het risico over de omgeving speelt het TRG, zoals de commissie terecht constateert, geen rol. Dit betekent echter niet dat de verdeling van het risico in het nieuwe stelsel niet wordt beheerst.

Met het TRG wordt de hoeveelheid risico die wordt veroorzaakt door het vliegverkeer beheerst. De verdeling van het risico wordt al beheerst door andere elementen in het stelsel, namelijk de regels voor baanopenstelling en verdeling verkeer door de handhavingpunten.

Bovendien wordt met het nieuwe stelsel het risico beheerst door maatregelen aan de effectzijde: beperkingen aan ruimtegebruik in de omgeving van de luchthaven op basis van het hoogte van het risico (bv. sloop in gebied met risico boven  $10^{-5}$ ).

De grens aan het TRG, in combinatie met de beheersing van de verdeling van het risico door genoemde factoren, leidt er toe dat buiten de risicocontouren waarbinnen beperkingen gelden aan het ruimtegebruik, geen hogere risicowaarde neerslaat dan de contourwaarde.

## Nadere toelichting externe veiligheid

### Individueel Risico

Het IR is de kans op overlijden per jaar op een locatie buiten de luchthaven, indien iemand zich daar het gehele jaar bevindt. In het externe veiligheidsbeleid wordt over het algemeen de hoogte van het IR getoetst op locaties met woningen of andere kwetsbare bestemmingen, waar zich personen kunnen bevinden. De benadering laat toe dat de kans op een ongeval met een gevaarlijke activiteit toeneemt, bijvoorbeeld uitbreiding van een fabriek met gevaarlijke stoffen, als dat maar niet leidt tot meer risico voor de omwonenden (aantallen blootgestelden binnen de relevante IR contouren). Dit effect speelt in wezen ook bij Schiphol. Ondanks de afname in de kans op een ongeval per vliegbeweging ten opzichte van 1990, neemt de totale kans op een vliegongeval toe door de verdrievoudiging van de vloot. Echter, de hiermee gepaard gaande externe risico's worden met de vijfde baan neergelegd in gebieden met minder woningen. Als wettelijke gelijkwaardigheidseis is gesteld dat bij overgang naar het nieuwe stelsel het aantal woningen in de  $10^{-6}$  contouren niet hoger is dan het aantal woningen in die contouren in 1990. Aan die eis is in het MER getoetst.

Bij de toetsing van gelijkwaardigheid zijn de externe veiligheidsrisico's (IR) in het MER bepaald met het rekenmodel dat ook bij de PKB is gehanteerd. Dit model is echter, conform het evaluatie en monitoringprogramma van de PKB Schiphol, in 1999 geëvalueerd en aangepast aan de laatste inzichten en statistische gegevens. Voor de vergelijkbaarheid met de PKB is ook het referentiejaar 1990 herberekend met het gewijzigde model. De herziening van het model is dus geen onderdeel van het MER 2003. In de tekst van het MER 2003 wordt kort aangegeven wat de belangrijkste gevolgen zijn van de modelherziening en wordt naar de onderbouwing voor de wijziging verwezen naar het rapport NLR-CR-2000-147, dat begin 2000 door het NLR is uitgebracht. Omdat op dat moment de wijziging van de Aanwijzing S4S2 speelde zijn toen ook, in aanvulling op de externe veiligheidsberekeningen in het MER S4S2, voor het eerst (her)berekeningen gemaakt met het herziene model. De combinatie van nieuwe inzichten, met lagere kansen op een ongeval per vliegbeweging en de uitbreiding met de vijfde baan in een gebied met veel minder omwonenden, laten toe dat er, ondanks groei van de vloot, een strengere norm voor IR kan worden aangehouden.

Het is onduidelijk waarom de commissie voor de milieueffectrapportage de mening is toegedaan dat deze modelaanpassingen in het MER onderbouwd moeten worden.

Ofschoon in het nieuwe stelsel noch in het overgangsartikel sprake is van GGR (gesommeerd gewogen risico), worden er door de commissie terzake tekortkomingen gesignaleerd. Om die reden wordt hier toch kort op het GGR ingegaan. In het PKB stelsel wordt, om stand-still via de maat Gesommeerd Gewogen Risico (som van de individuele risico's per object in een gegeven gebied) te bereiken, de sloopzones gelijkgesteld aan (tenminste) het gebied dat binnen de  $5 \cdot 10^{-5}$  IR contouren valt. In het nieuwe stelsel zijn sloopzones bepaald in het gebied binnen de  $10^{-5}$  IR contouren. Omdat de  $10^{-5}$  IR contour de  $5 \cdot 10^{-5}$  contour omsluit wordt in het nieuwe stelsel niet alleen stand-still bereikt conform PKB, maar wordt er tevens een 5 maal veiliger grens gesteld aan het IR voor omwonenden. Dit is ook in lijn met de IR grenswaarde die bijvoorbeeld voor risicovolle bedrijven met gevaarlijke stoffen wordt aangehouden. Op dit punt is het nieuwe stelsel meer dan gelijkwaardig met de PKB.

In het nieuwe stelsel wordt in feite een transparantere, strengere invulling gegeven aan de stand-still doelstelling dan in de PKB met GGR. Voor de vaststelling van de grens-



waarde voor het TRG en de veiligheidssloopzones mag conform het overgangsartikel XI van de Schipholwet het aantal woningen binnen de  $10^{-6}$  IR contouren niet hoger zijn dan het aantal woningen in de  $10^{-6}$  IR contour van het referentiejaar 1990. Meer woningen dan in 1990 zou met de GGR stand-still invulling van de PKB wel mogelijk zijn. Ook op dit punt is het nieuwe stelsel dus meer dan gelijkwaardig. Met de berekeningen in het MER wordt aangetoond dat, ondanks een verdrievoudiging van de vloot, het aantal woningen in het 2010 scenario niet hoger is dan in 1990. Niet alleen de afname van de ongevalkans per vliegbeweging ten opzichte van 1990 (verjonging van de vloot in de tijd) speelt hierbij een rol, maar ook het verplaatsen van vluchten naar de vijfde baan en het toepassen van segregatie (de zwaardere vliegtuigen plaatsen op de routes over de dunbebouwde gebieden) is hierbij van belang. Dit heeft tot gevolg dat er ondanks een toename van de kans op een ongeval, volgens berekening, niet meer ongevallen in bebouwde gebieden zullen plaatsvinden dan in 1990 en er dus niet meer woningen dan in 1990 worden blootgesteld aan een ontoelaatbaar hoog individueel risico. In feite zal door de sloop van woningen in de  $10^{-5}$  IR contouren het aantal woningen in de  $10^{-6}$  IR contouren zelfs afnemen ten opzichte van 1990. Daarmee wordt voldaan aan de gelijkwaardigheidseis uit overgangsartikel XI.

### Groepsrisico

Met het groepsrisico wordt aangegeven welke kansen er zijn dat groepen personen slachtoffer worden bij een ongeval. In het MER bij de PKB zijn destijds wel groepsrisicoberekeningen uitgevoerd, in de vorm van de bekende FN-curven, voor het gehele studiegebied van  $55 \times 56 \text{ km}^2$  rond Schiphol. Er is echter geen beleid, noch (stand-still) norm geformuleerd voor groepsrisico in de PKB. Ook is dit niet naderhand gebeurd in het in de PKB wel genoemde ABEL (algemeen beleidskader externe veiligheid luchthavens) kader. Wel wordt in de PKB opgemerkt dat PKB maatregelen mede de groei van het groepsrisico beperken.

Groepsrisicoberekeningen werden derhalve ook niet genoemd in de richtlijnen voor het MER. Onduidelijk is waarom door de commissie het ontbreken van GR-berekeningen als essentiële tekortkoming wordt gezien.

Ten overvloede wordt opgemerkt dat in overleg met de Tweede Kamer in oktober 2001 is besloten dat in 2005 groepsrisicobeleid van kracht wordt, niet op grond van de bekende rekenmethode, maar op grond van een dan beschikbaar komend statistisch causaal model. Het causale model wordt momenteel ontwikkeld in gezamenlijke opdracht van zowel overheid als sector. Hoewel het causale model gericht is op meerdere aspecten van luchtvaartveiligheid, is de verwachting dat er veel relevante inzichten worden gegenereerd over groepsrisico. Het plan van aanpak, welke de start vormde voor de daadwerkelijke ontwikkeling van het model, is reeds in december 2000 aan de Kamer gestuurd. Ook in verband hiermee kan dus gesteld worden dat het niet nodig was groepsrisicoberekeningen op te nemen in het MER Schiphol 2003

De Commissie wijst er tenslotte ook zelf op dat er, net als in de PKB, maatregelen in het nieuwe stelsel opgenomen zijn die juist (groei van) het groepsrisico zullen beperken. De ruimtelijke beperkingen in de IR contouren  $10^{-5}$  (sloop woningen) en  $10^{-6}$  (geen nieuwe woningen en bedrijven) en het beperkingengebied (geen nieuwe woningen) dragen hieraan bij. Daar deze beperkingen verder gaan dan in de PKB is ook hier weer sprake meer dan gelijkwaardigheid met de PKB.

### Totaal Risicogewicht

In het nieuwe stelsel wordt een nieuwe maat geïntroduceerd: het totaal risicogewicht (TRG). Dit is een maat voor de totale ongevalskans die door de luchtvaart wordt veroorzaakt, ongeacht de verdeling daarvan over de omgeving. De verdeling van het risico wordt beheerst door de beheersing van de verdeling van de geluidbelasting (handhavingpunten) in combinatie met de regels voor het baan gebruik. Daardoor is het niet mogelijk, zoals de commissie als voorbeeld geeft, alle vluchten over één bepaald gebied te sturen.

Daar het een nieuwe maat betreft is het aantonen van de gelijkwaardige overgang in wezen niet relevant. Het hanteren van een maximum aan het TRG is daarmee per definitie een verbetering ten opzichte van het PKB-stelsel.

Hoewel er nadien wel een poging toe is gewaagd bij de Aanwijzing, is er in de PKB met betrekking tot de externe veiligheid geen harde grens opgelegd aan de sector. Door sloop van woningen, op grond van het GGR in een steeds groter gebied rond Schiphol, werd in het PKB-stelsel voorzien in het bereiken van stand-still.

In het nieuwe stelsel wordt met het TRG wel een harde grens gelegd aan de groei van de luchtvaart. Alleen als de ongevalkans per beweging daalt, of als het gemiddeld vliegtuiggewicht daalt zijn meer vliegbewegingen toegestaan dan in het 2010 scenario.