

Persbericht Normenstelsel Schiphol

11 maart 2002

Nog geen onderbouwing gelijkwaardigheid normenstelsel Schiphol

Het milieueffectrapport (MER) dat bedoeld is om de gelijkwaardigheid van het nieuwe normenstelsel voor Schiphol ten opzichte van het oude stelsel te onderbouwen, blijft op een aantal punten te kort schieten. De belangrijkste zijn:

- *de voorgestelde geluidsnorm (TVG) gecombineerd met een klein aantal handhavingspunten geeft niet de beoogde gelijkwaardigheid en bescherming vergeleken met het huidige stelsel;*
- *ondanks de sterke stijging van het aantal vluchten en het startgewicht van de vliegtuigen nemen volgens het MER de veiligheidsrisico's niet toe. Deze stelling wordt niet onderbouwd en acht de Commissie ook niet aannemelijk.*

Dit schrijft de Commissie in haar advies over de inhoud van het definitieve MER Gelijkwaardigheid Normenstelsel Schiphol 2003, dat zij op 11 maart uitbracht aan de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van VROM. Zij adviseert de ministers om het MER op deze essentiële punten aan te vullen voordat een besluit wordt genomen.

In oktober 2001 bracht de Commissie al een advies uit over een concept-MER. Ook daarin uitte zij kritiek op de onderbouwing van de gelijkwaardigheid. Ten opzichte van dit concept-MER is de toegankelijkheid van de informatie verbeterd. De gelijkwaardigheid van het nieuwe normenstelsel wordt in het definitieve MER voor het onderdeel luchtverontreiniging nu voldoende aangetoond. Voor CO₂ en geurhinder kan echter geen sprake zijn van gelijkwaardigheid omdat het nieuwe stelsel daarvoor geen normen kent.

In het nieuwe normenstelsel moeten omwonenden beschermd worden tegen **geluid**-overlast door een combinatie van een klein aantal handhavingspunten rondom de huidige geluidzones en een nieuwe maat voor het geluid, het TVG (Totaal Volume Geluidimmissie). Het voorgestelde aantal handhavingspunten (56) is veel kleiner dan het huidige aantal (625). Om hetzelfde beschermingsniveau te kunnen bieden zal de werking van het TVG de aanzienlijke vermindering van het aantal handhavingspunten moeten compenseren. Het MER maakt dit niet aannemelijk. De gelijkwaardigheid voor geluid wordt dus niet gegarandeerd. Onduidelijk blijft hoeveel handhavingspunten nodig zijn voor een adequate bescherming binnen en buiten de geluidzones.

De Commissie heeft ook ernstige kritiek op de veiligheidsparagraaf. Het is gebruikelijk om de **externe veiligheid** te karakteriseren met twee maten: het individueel risico (IR) en het groepsrisico (GR). Het IR neemt volgens het MER af ondanks de toename van het aantal vluchten en het startgewicht van de vliegtuigen.

Commissie voor de milieueffectrapportage

Deze uitspraak wordt echter niet cijfermatig onderbouwd. Voor het GR wordt in het MER een nieuwe risicomaat ingevoerd: het Totaal Risicogewicht. De Commissie vindt dit geen goede risicomaat omdat het potentiële verlies aan mensenlevens als gevolg van een neerstortend vliegtuig daarin onvoldoende tot uiting komt. De Commissie pleit ervoor om het GR te beschrijven aan de hand van de gebruikelijke FN-curve. Deze FN curve geeft de frequentie ('F') waarbij een aantal personen ('N') als gevolg van een neerstortend vliegtuig tegelijkertijd om het leven kan komen.

Noot voor de redactie

De volledige tekst van het advies is te vinden op de website van de Commissie. (www.commissiener.nl).