

BIJLAGE 4

Paragraaf 3.5 “Externe veiligheid” uit het toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage d.d. 8 maart 2000 over het MER Wijziging geluidzones vierbanenstelsel Schiphol

Externe veiligheid

Hoewel bij de besluitvorming over de wijziging van de geluidszones het aspect externe veiligheid geen directe rol speelt¹, 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.² 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.

	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

¹ Tenzij uitvoering zou worden gegeven aan de consequenties van de in voetnoot 8 genoemde motie Van Gijzel. 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)

² 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).

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.³

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 $MTOW \cdot \text{het gevolgebied per ton}$. 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 overtuigende wijze aangetoond. Dat geldt ook voor de geclaimde verkleining van het gevolgebied bij neerstorten.

Enerzijds 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 Gijssel, 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.

³ 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.

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.