

## **BIJLAGEN**

**bij de voorlopige bevindingen op een aantal  
kernpunten van het concept-MER Schiphol 2003**

**(bijlagen 1 t/m 4)**

## BIJLAGE 1

**Brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 13 juli 2001  
waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld haar  
voorlopige bevindingen op een aantal kernpunten van het concept-MER  
te presenteren.**



1114 - 99  
ontv. 17.07.2001  
Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan  
de Commissie voor de  
Milieueffectrapportage  
t.a.v. de heer N. Ketting  
Postbus 2345  
3500 GH UTRECHT

Contactpersoon	Doordienummer
Zandstra	070 - 351 60 89
Datum	Bijlage(n)
13 juli 2001	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGL/01.450235	
Onderwerp	
Voorlopige bevindingen MER Schiphol 2003.	

Geachte heer Ketting,

Ter onderbouwing van de te nemen besluiten betreffende het luchthavenindeling- en het luchthavenverkeerbesluit wordt het MER Schiphol 2003 opgesteld. Deze besluiten en de bijbehorende MER kunnen pas in procedure gebracht worden nadat de Tweede Kamer heeft ingestemd met het wetsvoorstel Wijziging van de wet luchtvaart inzake de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol. De Kamer heeft aangegeven in september tot behandeling over te willen gaan. Dit betekent dat in het najaar de beide besluiten en het MER in sprake zullen worden gebracht en dat na afronding van de inspraakperiode ook het advies van uw Commissie over het MER wordt verwacht.

Inmiddels heeft de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat evenwel gevraagd om ten behoeve van de behandeling van het wetsvoorstel inzage te krijgen in de belangrijkste resultaten van het MER. Ik ben voornemens om deze informatie voor het einde van het zomerreces aan de Kamer te doen toekomen. Tegelijkertijd zult ook u deze informatie ontvangen. In deze fase is normaal gesproken geen formele rol weggelegd voor advisering door uw Commissie. De agendering door de Kamer laat ook praktisch gezien onvoldoende tijd voor een volledig interim-advies. Ten behoeve van een zorgvuldige behandeling in het parlement van de complexe materie hecht ik evenwel aan het verkrijgen van de voorlopige bevindingen van uw Commissie op een aantal kernpunten. Dit wordt met name ingegeven door het advies van de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid (CDV). Met de inhoud van dit advies kon in de richtlijnen voor het MER nog geen rekening worden gehouden. In de informatie over het MER die ik aan de Kamer zal sturen wordt ingegaan op het advies van genoemde Commissie. Ik verzoek u in het bijzonder uw bevindingen te willen geven over de wijze waarop met deze materie in het MER is omgegaan. Indien mogelijk verneem ik tevens graag uw eerste bevindingen over de externe veiligheid in de MER.

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

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

## BIJLAGE 1 (vervolg)



DGL/01.450235

Ik beseft dat de tijdsdruk ook voor uw Commissie hoog is. Om die reden onderken ik dat uw bevindingen zich in dit stadium toespitsen op bovenstaande vraagstelling.

Indien ik uw onafhankelijke bevindingen voor 14 september kan ontvangen, ben ik in staat deze tijdig aan het parlement door te geleiden. Ik zal u gelijktijdig met de verzending aan de Kamer een afschrift van de betreffende documenten doen toekomen. Inmiddels heb ik u reeds een exemplaar gezonden van de correspondentie met de Kamer uit de afgelopen periode, waaronder het advies van de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid.

Graag verzoek ik u, mede namens het mede-bevoegd gezag, om tijdig de gevraagde bevindingen aan mij te willen doen toekomen.

Met vriendelijke groet,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

T. Netelenbos

## BIJLAGE 2

### Projectgegevens

**Initiatiefnemer:** Minister van Verkeer en Waterstaat, voor deze het Directoraat-Generaal Luchtvaart, Programmadirectie Ontwikkeling Nationale Luchthaven

**Bevoegd gezag:** Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

**Besluit:** vaststelling van het luchthavenindelingsbesluit en het luchthavenverkeerbesluit als uitvoeringsbesluiten van de te wijzigen Wet luchtvaart voor de luchthaven Schiphol

**Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994:** C00.2 (activiteit dit niet is genoemd in het Besluit m.e.r.)

**Activiteit:** beoordeling van de gelijkwaardigheid tussen het nieuwe milieu- en veiligheidsnormenstelsel (dat is voorgenomen in de Nota Toekomst Nationale Luchthaven van december 1999) en het huidige normenstelsel (dat is vastgelegd in de PKB Schiphol en Omgeving van 1995)

#### **Procedurele gegevens:**

kennisgeving startnotitie: 19 juli 2000

richtlijnenadvies uitgebracht: 20 oktober 2000

richtlijnen vastgesteld: februari 2001

tussentijds toetsingsadvies over het concept-MER: 1 oktober 2001

#### **Bijzonderheden:**

In 1998 besloot het kabinet een nieuw milieu- en veiligheidsnormen stelsel te ontwikkelen voor de luchthaven Schiphol. Als voorwaarde is daarbij gesteld dat het nieuwe stelsel gelijkwaardig moet zijn aan het huidige stelsel dat is vastgelegd in de PKB voor Schiphol en Omgeving van 1995. Om dat beleidsvoornemen uit te werken zal een wijziging van de Wet luchtvaart worden doorgevoerd waarin de wijzigingen ten opzichte van de PKB worden verwerkt. Op basis van deze wetswijziging zullen twee uitvoeringsbesluiten worden genomen: het luchthavenindelingbesluit en het luchthavenverkeerbesluit. In deze besluiten zal het nieuwe milieu- en veiligheidsregime worden neergelegd. Bij de eerste vaststelling van deze besluiten zal het beschermingsniveau voor milieu en externe veiligheid zodanig worden bepaald dat sprake is van gelijkwaardigheid ten opzichte van de PKB. In het voorstel tot wijziging van de Wet luchtvaart is voorzien dat de informatie die nodig is voor de beoordeling van de gelijkwaardigheid tussen het oude en het nieuwe normenstelsel bijeengebracht moet worden in het kader van een milieueffectrapportage (m.e.r.). Het milieueffectrapport (MER) dient dus ter onderbouwing van beide voornoemde besluiten. Deze besluiten en het MER kunnen pas in procedure worden gebracht nadat de Tweede Kamer heeft ingestemd met het wetsvoorstel Wijziging van de Wet luchtvaart. De Kamer heeft aangegeven in september 2001 tot behandeling over te willen gaan. Inmiddels heeft de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Tweede Kamer gevraagd om ten behoeve van de behandeling van het wetsvoorstel inzage te krijgen in de belangrijkste resultaten van het MER.

De minister van VenW heeft aangegeven deze informatie (in de vorm van een concept-MER) ter beschikking te zullen stellen aan de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat. Ten behoeve van een zorgvuldige behandeling in de Tweede Kamer heeft de minister van VenW de Commissie voor de m.e.r. per brief d.d. 13 juli 2001 verzocht "voorlopige bevindingen op een aantal kernpunten" uit te brengen. In het verzoek van de minister is de Commissie voor de m.e.r. gevraagd aandacht te geven aan de advisering van de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid (CDV). De CDV is speciaal door de minister van VenW ingesteld in juni 2000 om te adviseren over het aspect geluid in de overgang van het oude naar het nieuwe normenstelsel voor de luchthaven Schiphol. De advisering van de CDV vindt niet plaats in het kader van de m.e.r. "Schiphol 2003" maar de advisering van de CDV betreft ook onderwerpen die een essentiële rol vervullen in de m.e.r. De "voorlopige bevindingen" vertegenwoordigen een momentopname in de reeks van ontwikkelingen die moeten leiden tot de behandeling van de wijziging van de Wet luchtvaart en de opstelling van het definitieve MER ten behoeve van de beide uitvoeringsbesluiten.

De "voorlopige bevindingen" als tussentijdse toetsing over het concept-MER dient dus twee doelen:

1. ter informatie van de (Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat van de) Tweede Kamer bij de behandeling van de wijziging van de Wet luchtvaart;
2. ter aanbeveling voor de verdere opstelling van het definitieve MER.

De Commissie voor de m.e.r. zal het definitieve MER toetsen na bekendmaking daarvan.

**Samenstelling van de werkgroep:**

dr. ir. M.M. Boone  
drs. A.L. de Jong  
ir. N.G. Ketting (voorzitter)  
prof. dr. J. Thoen  
capt. G.R. Vissers  
prof. ir. drs. J.K. Vrijling  
dr. ir. T. ten Wolde

**Secretaris van de werkgroep:**

drs. J.J. Scholten

## BIJLAGE 3

### Symbolen en definities voor het aspect geluid

#### Symbolen

De Commissie is van mening dat het MER de ISO-conventies moet volgen en verder de conventies van het concept voor de Europese richtlijn voor Omgevingsgeluid.

- ISO schrijft voor dat de symbolen voor grootheden cursief geschreven moeten worden en de symbolen voor eenheden rechtop: dus  $L_{den}$  en dB.
- ISO schrijft voor dat de bijzonderheden die horen bij het symbool  $L$  voor niveau (level) in subscript moeten: dus  $L_{den}$  (en niet Lden en ook niet Lden) en  $L_{Amax}$  (en niet LAmx).
- ISO stelt dat A-weging mag worden aangeduid in het symbool van de grootheid, niet in het symbool van de eenheid:  $L_{Aeq}$  is dus goed, dB(A) niet. [NB: in enkele oudere normen voor emissiemetingen wordt, als de weging niet op een andere manier blijkt, dB(A) ook toegelaten, maar diezelfde vrijheid wordt niet gegeven in ISO 1996, de basis voor immissemetingen].
- Het typen van cursieve symbolen met subscripts vraagt extra tijd en aandacht. Daarom heeft de Europese richtlijn als alternatief voor  $L_{den}$  de aanduiding LDEN ingevoerd en voor  $L_{night}$  de aanduiding LNIGHT.

Het concept-MER Schiphol 2003 is in het gebruik van de symbolen in strijd met deze conventies.

#### Definities

In hoofdstuk 5 van het concept-MER staan een serie belangrijke begrippen gedefinieerd. Er is geprobeerd om die definities zo te formuleren dat een leek ze kan begrijpen. Dat is lovenswaardig, maar tegelijkertijd lastig en er staan verschillende onnauwkeurigheden in. Hieronder worden de verschillende definities nagelopen.

#### Geluidsniveau

De eerste zin ("De hoeveelheid geluid veroorzaakt door één vliegtuig dat voorbijvliegt heet het geluidsniveau") is niet duidelijk: men zou er uit kunnen begrijpen dat het gaat om de geluidsemisatie van het vliegtuig, wat niet de bedoeling is. Het kan verbeterd worden door "op een bepaalde plek" tussen te voegen, dus : "De hoeveelheid geluid op een bepaalde plek, veroorzaakt door één vliegtuig dat voorbij vliegt heet het geluidsniveau."

Verwarrend voor de leek is wel dat er ook "equivalente geluidsniveaus" zijn en men zou daar eigenlijk ook een definitie van moeten geven.

#### Geluidbelasting

De definitie die wordt gegeven is onjuist: hij suggereert aan de ondeskundige lezer dat men de waarde van de geluidbelasting krijgt door numerieke optelling van alle geluidsniveaus die de passerende vliegtuigen gedurende een jaar veroorzaken. Beter is: "De geluidbelasting is een maat voor de hoeveelheid geluid waaraan personen in de omgeving van de luchthaven zijn blootgesteld."

Men kan ook overwegen om in plaats van “personen”, “woningen” in de definitie te zetten. Dat laatste sluit beter aan bij de tot dusver in Nederland aanvaarde betekenis van geluidbelasting, maar het gaat natuurlijk uiteindelijk om de mensen in hun leefomgeving. Het is wellicht het beste om het begrip “geluidbelasting” helemaal weg te laten, want in feite overlapt een definitie al snel met die van de “geluidbelastingsindicator”.

### **Geluidbelastingsindicator**

Deze definitie is aanvaardbaar, althans als “de geluidbelasting” van woningen als uitgangspunt wordt genomen.

In de Europese richtlijn neemt men personen als uitgangspunt en wordt gesteld dat een geluid(belastings)indicator een fysische maat is voor een schadelijk effect op de mens. Vervolgens wordt gesteld dat de geluidsindicator voor hinder  $L_{den}$  is en wordt in een bijlage een formule gegeven waarin equivalente geluidsniveaus en tijden verwerkt zijn. Voor slaapverstoring is de aanpak analoog.

In de definities van de Europese richtlijn komt het niveau van afzonderlijke vliegtuigen niet voor. Dat is een onderdeel van de bepaling van de equivalente geluidsniveaus over een jaar, die met verschillende methoden en nauwkeurigheden kan gebeuren.

De Commissie raadt aan om bij de veel zuiverder aanpak van de Europese richtlijn aan te sluiten.

### **Ke**

Dit is een rommelige definitie, mede omdat er sprake is van een eenheid in plaats van een grootte (de grootte noemde Kosten B). De “afkapwaarde” is helemaal geen onderdeel van de oorspronkelijke definitie van de grootte, maar een vereenvoudigde manier om zijn waarde te bepalen (met uiteraard een aanzienlijke fout als er veel niveaus lager dan 65 dB optreden). De Nederlandse wetgever heeft echter grootte, eenheid en bepalingsmethode allemaal aan elkaar gekoppeld.

### **LAeq-nacht**

Het symbool moet uiteraard cursief en met subscript worden geschreven.

Ook deze definitie is slordig van opzet. Het wordt beter als men “voor de situatie binnen” vervangt door “in”, en “Dit in tegenstelling tot de Ke” schrapt.

### **Lden**

Als men toch in de buurt van de huidige tekst wil blijven dan zou eventueel kunnen: “LDEN is gebaseerd op de equivalente geluidsniveaus buiten over de dag- avond- en nachtperioden van een jaar. LDEN vervangt in het nieuwe stelsel Ke.” De opmerking dat “Lden geen drempelwaarden kent” kan beter worden geschrapt.

### **Lnight**

Moet zijn  $L_{night}$  of LNIGHT.

Als men toch in de buurt van de huidige tekst wil blijven moet in ieder geval “de situatie” vervangen worden door “het geluid”.

### **dB(A)**

Zie hiervoor.

Als men (A) weglaat is de definitie aanvaardbaar.

## 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 speelt<sup>1</sup>, 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.<sup>2</sup> 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

<sup>1</sup> 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)

<sup>2</sup> 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.<sup>3</sup>

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 m<sup>2</sup> 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.

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.

---

<sup>3</sup> 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 gevolggebied 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.