



Ministerie van Infrastructuur en Milieu
T.a.v. de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu
De heer J.J. Atsma
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

behandeld door

telefoon

ons ordernummer
1058106

ons kenmerk
DEGAS/894

Bij beantwoording svp

ons kenmerk vermelden

datum

16 mei 2011

onderwerp

Aanbieding DEGAS Advies 2011-034 "Veiligheid als deel van het geheel, een rationele bedding voor emotie"

Bijlage: DEGAS Advies 2011-034

"Veiligheid als deel van het geheel, een rationele bedding voor emotie"

Geachte heer Atsma,

Reeds in het DEGAS werkprogramma van 2010 was het voornemen van DEGAS opgenomen om advies uit te brengen over het onderwerp externe veiligheid. Dit omdat de (on)veiligheid die omwonenden van luchthavens ervaren al jaren een steeds terugkerend element is in de publieke discussie over luchtvaart in Nederland. Onder de titel "Veiligheid als deel van het geheel, een rationele bedding voor emotie" bied ik u hierbij het DEGAS Advies over de externe veiligheid van de luchtvaart in Nederland aan.

Net als ons advies inzake traumahelikopters eerder dit jaar benadrukt ook dit advies het belang van het begrip afweging. Veiligheid is nooit de enige prioriteit bij het nemen van beslissingen en maatregelen. Er zal altijd sprake (moeten) zijn van een afweging tussen veiligheid en andere belangen. Juist bij de discussie over externe veiligheid is het element van afweging ten onrechte uit beeld verdwenen. Daarmee is de rationele bedding voor de op zichzelf begrijpelijke en menselijke emotie weggevalen met als gevolg de neiging tot overreactie op risico's, met name na incidenten: de zogenaamde risico-regelreflex. De in het advies voorgestelde benadering kan helpen tot een effectievere aanpak te komen.



aan
Ministerie van Infrastructuur en Milieu
ter attentie van
De heer Atsma

ons kenmerk
DEGAS/894
datum
16 mei 2011

Samengevat adviseert DEGAS de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu om:

1. Bij het beleid inzake Externe Veiligheid (EV) duidelijk onderscheid te maken tussen Plaatsgebonden Risico (PR) en Groepsrisico (GR) en te benadrukken dat PR iets zegt over de veiligheid van omwonenden en GR over de veiligheid van de samenleving als geheel.
2. Gegeven de geringe voorspellende kracht en de aanzienlijke onzekerheden van ook het best mogelijke model het PR rond de relevante luchthavens zichtbaar te maken via een vertaling van de risicocontour naar een Public Safety Zone (PSZ) van relatief beperkte afmetingen.
3. Informatie over risicocontouren buiten een PSZ beschikbaar te maken voor omwonenden en daarbij toe te lichten dat buiten een PSZ de resultaten en voorspellende kracht van modelberekeningen van dien aard zijn dat daar geen zinvol beleid op kan worden gebaseerd.
4. Geen GR-normering in te voeren voor luchtvaart, omdat op basis van zo'n normering geen zinvol beleid mogelijk is; dit door de onvermijdelijk geringe voorspellende kracht van het model op enige afstand van een luchthaven in combinatie met de geringe grootte van de risico's.
5. Terughoudend om te gaan met het thans gehanteerde dichthedenbeleid rond luchthavens omdat dit in feite een vorm van GR-beleid is.

Ik hoop u hiermee van voldoende informatie te hebben voorzien.

Hoogachtend,

B. Baksteen
Voorzitter DEGAS