

Vergaderjaar 2014–2015

29 665

Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 208

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 28 oktober 2014

De Schiphol Group stelt jaarlijks een gebruiksprognose op voor het nieuwe gebruiksjaar. Over elke gebruiksprognose wordt in mijn opdracht een contra-expertise uitgevoerd. Daarnaast stelt de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS) een advies op over de gebruiksprognose. Een gebruiksprognose wordt na afloop van het betreffende gebruiksjaar geëvalueerd.

Met deze brief bied ik u aan de Schiphol Gebruiksprognose 2015, de daarbij horende contra-expertise, het CROS-advies en de evaluatie van de Schiphol Gebruiksprognose 2013¹. In de paragrafen 1 tot en met 4 van deze brief geef ik een korte toelichting op de afzonderlijke documenten.

In paragraaf 5 ga ik in op de Regeling tot vaststelling van het experiment vervroegen nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures luchthaven Schiphol, die op 1 november 2014 met een jaar wordt verlengd.

1. Schiphol Gebruiksprognose 2015 (bijlage 1).

In de Schiphol Gebruiksprognose 2015 wordt aangegeven wat het verwachte gebruik van Schiphol is in het gebruiksjaar 2015. Dat gebruiksjaar loopt van 1 november 2014 tot en met 31 oktober 2015. Ook wordt in de gebruiksprognose aangegeven wat de milieubelasting op de gebieden geluid, externe veiligheid en emissies is als gevolg is van dat gebruik. In de Gebruiksprognose 2015 wordt ervan uitgegaan dat de operatie van de luchthaven wordt uitgevoerd conform de normen en regels van het nieuwe normen- en handhavingstelsel Schiphol (NNHS), dat ik op 8 oktober 2013 aan uw Kamer heb gestuurd (Kamerstuk 29 665, nr. 190). Enkele belangrijke onderdelen van de gebruiksprognose zijn:

- Voor gebruiksjaar 2015 worden 450.200 vliegtuigbewegingen op Schiphol verwacht (handelsverkeer, exclusief General Aviation).

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

- Ter aanvulling (niet in de gebruiksprognose opgenomen): dit verwachte gebruik van Schiphol in 2015 ligt circa 2,8% hoger dan het aantal vliegtuigbewegingen dat naar verwachting in gebruiksjaar 2014 wordt bereikt.
- Het verwachte gebruik in 2014 komt overeen met wat in de Gebruiksprognose 2014 is opgenomen en ligt circa 3,4% hoger dan het gebruik in 2013.
- Er is gebruik gemaakt van een nieuw prognosemodel voor het baangebruik, waarmee de prognose van het baangebruik aanzienlijk is verbeterd ten opzichte van voorgaande gebruiksprognoses.
- In de gebruiksprognose wordt aangetoond dat de geluidbelasting bij het verwachte gebruik van Schiphol in gebruiksjaar 2015 past binnen de criteria voor gelijkwaardige bescherming (normen voor de maximum aantallen geluidbelaste woningen, ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden).
- In de Gebruiksprognose 2015 is voor de eerste keer een toetsing aan de normen voor emissies en externe veiligheid opgenomen. Aange-toond wordt dat naar verwachting aan de van toepassing zijnde normen wordt voldaan.

2. Contra-expertise van de Schiphol Gebruiksprognose 2015 (bijlage 2).

Het NLR en het RIVM hebben in mijn opdracht een contra-expertise uitgevoerd op de berekeningen in de Schiphol Gebruiksprognose 2015. Het NLR heeft dat voor de onderwerpen geluid en emissies gedaan en het RIVM voor het onderwerp externe veiligheid. De contra-expertise heeft tot doel om na te gaan of de berekeningen in de gebruiksprognose, waaruit blijkt of binnen gelijkwaardigheid wordt gebleven en de regels van het nieuwe normen- en handhavingstelsel Schiphol correct worden toegepast, op een juiste wijze zijn uitgevoerd.

Enkele belangrijke bevindingen uit de contra-expertise zijn:

- In 2013 hebben NLR, PBL en de Commissie m.e.r. al aangegeven dat met het nieuwe prognosemodel een adequate prognose kan worden gegeven.
- Geluid: de berekeningen zijn uitgevoerd met de juiste modellen en de gehanteerde uitgangspunten zijn correct en, voor zover van toepassing, voldoen aan de wettelijke berekeningsvoorschriften. Verder wordt ruimschoots aan de geldende gelijkwaardigheidscriteria voor geluid voldaan.
- Emissies: er zijn verschillen in de uitgangspunten die door Schiphol zijn gebruikt in de Gebruiksprognose 2015 en die door het NLR zijn gebruikt in de contra-expertise. Die verschillen leiden in de contra-expertise tot andere berekende emissiegetallen dan in de gebruiksprognose, maar de conclusie blijft dat de Gebruiksprognose 2015 voldoet aan de vastgelegde grenswaarden voor emissies.
- Externe veiligheid: het aantal woningen dat in de Gebruiksprognose 2015 is bepaald, is reproduceerbaar en is lager dan het toegestane aantal woningen dat overeenkomt met het gelijkwaardigheids criterium voor externe veiligheid.

3. Het advies van de Commissie Regionaal Overleg Schiphol (CROS) over de Schiphol Gebruiksprognose 2015 (bijlage 3).

De bestuurders en de bewonersvertegenwoordigers van de CROS zijn van mening dat in de Gebruiksprognose 2015 is voldaan aan de eisen van toereikende, transparante en inzichtelijke informatie over de te verwachten geluidbelasting voor het komend jaar en de komende jaren. Ook is volgens de CROS voldoende aangetoond dat het verkeer in het

komende gebruiksjaar binnen de criteria voor gelijkwaardigheid en de regels kan worden afgehandeld.

4. De evaluatie van de Schiphol Gebruiksprognose 2013 (bijlage 4).

In de eerste helft van 2014 is de Gebruiksprognose 2013 geëvalueerd. Daarbij zijn werkelijk opgetreden gebruik en milieueffecten vergeleken met de verwachting in de gebruiksprognose.

In 2013 is volgens de normen en regels van het nieuwe normen- en handhavingstelsel Schiphol gevlogen.

Enkele conclusies van de evaluatie zijn:

- Het gerealiseerde aantal vliegtuigbewegingen in 2013 was circa 2,4% lager dan het aantal waarmee in de Gebruiksprognose 2013 is gerekend.
- Er zijn beperkte verschillen tussen de prognose en de gerealiseerde verdeling van het verkeer over het etmaal. Deze zijn onder meer ontstaan doordat vluchten die zijn gepland in de «randen» van een etmaalperiode reeds bij kleine afwijkingen in de realisatie in een andere periode terecht komen.
- De werkelijke vloot in 2013 bestond uit gemiddeld lichtere vliegtuigtypen dan opgenomen in de verkeersprognose. De verschillen waren echter marginaal.
- Het gerealiseerde baangebruik ligt voor alle banen binnen de bandbreedte die het gevolg is van de in de praktijk optredende variaties rond het gemiddelde weer.

5. Regeling experiment vervoegen nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures luchthaven Schiphol (bijlage 5).

Op 1 november 2013 is de Regeling tot vaststelling van het experiment vervoegen nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures luchthaven Schiphol (Stcrt. 2013, 29453) in werking getreden. De regeling maakt het mogelijk om, als het actuele verkeersaanbod en andere operationele omstandigheden het toelaten, gedurende een proefperiode in het laatste half uur van de avondperiode (tussen 22.30 uur en 23.00 uur) de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures te gebruiken. Hiermee wordt een gunstig effect op de hinderbeleving bewerkstelligd. Door het gebruik van nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures wordt het vliegverkeer namelijk via vaste routes afgehandeld en nadert het vliegverkeer op grotere hoogte en waar mogelijk via een glijvluchtnadering (CDA). De regeling geldt voor het gebruiksjaar 2014 en loopt af op 1 november 2014.

Op grond van de Wet luchtvaart kan een experimenteerregeling worden vastgesteld voor ten hoogste één jaar. Deze termijn kan eenmaal met maximaal één jaar worden verlengd. Op 12 september 2014 heeft de Commissie Regionaal Overleg Schiphol (CROS) geadviseerd om de experimenteerregeling met een jaar te verlengen, zodat ook in gebruiksjaar 2015 de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures vervoegd kunnen worden toegepast.

In 2015 wordt de op grond van de Wet luchtvaart verplichte evaluatie van het experiment uitgevoerd. Op basis daarvan zal worden besloten of het vervoegd toepassen van de nachtelijke vertrek- en naderingsprocedures op de luchthaven Schiphol wordt opgenomen in een structurele wettelijke regeling.

De verlengingsregeling is op 21 oktober 2014 in de Staatscourant gepubliceerd (Stcrt. 2014, 29272). Hiermee wordt het experiment met ingang van 1 november 2014 ongewijzigd met één jaar verlengd.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld