

Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

Rijnstraat 8  
2515 XP Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000  
F 070-456 1111

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2017/263902

**Bijlage(n)**

4

Datum 16 november 2017  
Betreft Schiphol Gebruiksprognose 2018

Geachte voorzitter,

In het Regeerakkoord 2017-2021 wordt onder meer aandacht besteed aan de luchthaven Schiphol. Op dit moment lopen er nog diverse analyses en discussies met betrekking tot Schiphol, zoals het Milieueffectrapport voor het nieuwe normen- en handhavingstelsel en de adviesaanvragen aan de Omgevingsraad Schiphol (ORS). Die aanvragen gaan over de toekomstbestendigheid van het nieuwe stelsel en over de relatie tussen wonen en vliegen.

Ik zal u binnen afzienbare tijd een brief sturen, waarin ik inga op mijn inzet in het Schipholdossier. Vooruitlopend daarop stuur ik u voorliggende brief over de Schiphol Gebruiksprognose 2018.

De Schiphol Group stelt jaarlijks een gebruiksprognose op voor het nieuwe gebruiksjaar van de luchthaven Schiphol. Over elke gebruiksprognose wordt in mijn opdracht een contra-expertise uitgevoerd. Daarnaast stelt de ORS een advies op over de gebruiksprognose.

Na afloop van elk gebruiksjaar wordt de gebruiksprognose van dat gebruiksjaar geëvalueerd. Daarbij wordt onder meer de werkelijk opgetreden geluidbelasting vergeleken met de verwachting in de gebruiksprognose.

Met deze brief bied ik u aan de Schiphol Gebruiksprognose 2018, de daarbij horende contra-expertise en het ORS-advies en de evaluatie van de Schiphol Gebruiksprognose 2016.

In de hiernavolgende paragrafen geef ik een korte toelichting op de afzonderlijke documenten.

### **1. Schiphol Gebruiksprognose 2018.**

In de Schiphol Gebruiksprognose 2018 wordt aangegeven wat het verwachte gebruik van de luchthaven Schiphol is in het gebruiksjaar 2018. Dat gebruiksjaar loopt van 1 november 2017 tot en met 31 oktober 2018. Ook wordt in de gebruiksprognose aangegeven wat dit gebruik betekent voor de geluidbelasting van de omgeving, externe veiligheid en emissies.

In de Gebruiksprognose 2018 wordt ervan uitgegaan dat de operatie van de luchthaven wordt uitgevoerd conform de regels en normen van het nieuwe normen- en handhavingstelsel (NNHS) Schiphol, dat op 8 oktober 2013 aan uw Kamer is aangeboden (Kamerstuk 29 665, nr. 190, met aanvulling van 10 maart 2015, Kamerstuk 29 665, nr. 212).

Enkele belangrijke onderdelen van de gebruiksprognose zijn:

- In gebruiksjaar 2018 worden in totaal 496.600 vliegtuigbewegingen verwacht. Dit is vergelijkbaar met het aantal vliegtuigbewegingen dat naar verwachting in gebruiksjaar 2017 is bereikt.  
Dit betekent dat Schiphol in het volgend gebruiksjaar geen verdere groei van het aantal vliegtuigbewegingen toestaat. Hiermee voldoet Schiphol aan één van de afspraken die zijn gemaakt in het kader van het nieuwe normen- en handhavingstelsel, namelijk dat het aantal vliegtuigbewegingen tot en met 2020 niet meer mag bedragen dan 500.000 per jaar.
- Van de totaal 496.600 vliegtuigbewegingen worden er 31.700 in de nacht verwacht.
- In de gebruiksprognose wordt aangetoond dat de geluidbelasting bij het verwachte gebruik van Schiphol in gebruiksjaar 2018 past binnen de criteria voor gelijkwaardige bescherming. Dat zijn normen voor de maximum aantallen geluidbelaste woningen, ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden.
- Ook wordt aangetoond dat naar verwachting aan de van toepassing zijnde normen voor externe veiligheid en emissies wordt voldaan.
- Voor het eerst zijn in de gebruiksprognose de effecten op het baangebruik meegenomen die behoren bij de verwachting van het baanonderhoud op Schiphol. Deze effecten hebben een bepaalde onzekerheid, omdat de planning van het baanonderhoud bij het afronden van de gebruiksprognose nog niet definitief was.  
Als deze planning wel definitief is, wordt, zoals gebruikelijk, informatie gegeven over het uit te voeren groot onderhoud, de periode waarin de werkzaamheden worden uitgevoerd, de consequenties voor het baangebruik en de gevolgen voor de geluidbelasting.

## **2. Contra-expertise van de Schiphol Gebruiksprognose 2018.**

Advanced Decision Systems Airinfra BV (ADECS) heeft in mijn opdracht een contra-expertise uitgevoerd op de berekeningen in de Schiphol Gebruiksprognose 2018. 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.

De contra-expertise geeft aan dat er in de Gebruiksprognose 2018 geen fouten zijn geconstateerd en dat met de gebruiksprognose aan de geldende gelijkwaardigheidscriteria wordt voldaan. Ook zegt de contra-expertise dat Schiphol waar mogelijk de aanbevelingen uit de contra-expertise voor de Gebruiksprognose 2017 en de ervaringen uit het gebruiksjaar 2016 heeft opgevolgd.

Tevens zijn in de contra-expertise aanbevelingen opgenomen. Die hebben geen consequenties voor de Gebruiksprognose 2018, maar ze dienen om de kwaliteit van een volgende gebruiksprognose verder te verbeteren.

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk  
IENM/BSK-2017/263902

### **3. Het advies van de Omgevingsraad Schiphol.**

De Omgevingsraad Schiphol (ORS) is van mening dat in de Gebruiksprognose 2018 is voldaan aan de eisen van toereikende, transparante en inzichtelijke informatie. Ook geeft de raad aan dat de sectorpartijen zich hebben ingespannen om alle benodigde informatie te verzamelen en helder te presenteren en dat de toelichting de informatie toegankelijk maakt voor een breder publiek.

Verder constateren de leden van de ORS dat in de Gebruiksprognose 2018 is aangetoond dat in het gebruiksjaar 2018 ruim aan de gelijkwaardigheidscriteria wordt voldaan.

Aanvullend vraagt de ORS in zijn advies aandacht voor een knelpunt dat de vertegenwoordigers van de omgeving ervaren, namelijk het handavings- c.q. rechtbeschermingsvacuüm dat optreedt tussen het oude en het nieuwe normen- en handhavingstelsel. Daarom vragen genoemde vertegenwoordigers om voor het einde van 2017 in het College van Advies ORS in overleg te treden over drie in het advies genoemde onderwerpen. Dat zijn de overschrijdingen van de vierdebaanregel, de invulling van de handhaving c.q. rechtsbescherming van de omgeving en de consequenties voor de omgeving van een gerechtelijke uitspraak over het tot stand komen van de capaciteitsdeclaratie. Uiteraard ben ik daartoe gaarne bereid en dat zal ik separaat aan de ORS laten weten. Zoals gebruikelijk zal ik de Kamer informeren over de resultaten van het betreffende overleg.

### **4. Evaluatie van de Schiphol Gebruiksprognose 2016.**

In de evaluatie van de Schiphol Gebruiksprognose 2016 zijn het werkelijk opgetreden gebruik en de milieueffecten daarvan vergeleken met de verwachting in de gebruiksprognose voor het gebruiksjaar 2016. Enkele conclusies:

- De 475.200 gerealiseerde vliegtuigbewegingen in 2016 zijn ruim 2% meer dan de verwachting in de Gebruiksprognose 2016.
- In de nachtperiode zijn 33.000 vliegtuigbewegingen uitgevoerd, dat is circa 6,5% meer dan in de prognose was voorzien.
- Er is in gebruiksjaar 2016 sprake geweest van bovengemiddeld veel zuidwestenwind. Dit heeft invloed gehad op het baangebruik. De voorspelling van het baangebruik valt over het algemeen binnen de bandbreedte voor variërende atmosferische omstandigheden. Alleen het aantal landingen op de Zwanenburgbaan is onderschat.
- Uit de evaluatie blijkt dat de geluidbelasting ten zuidoosten van Schiphol, boven het centrum van Amsterdam en onder de uitvliegroute van de Zwanenburgbaan hoger was, dan was geprognosticeerd.
- De gerealiseerde aantallen geluidbelaste woningen en ernstig slaapverstoorden liggen binnen de bandbreedte voor variaties veroorzaakt door de weersomstandigheden. Het aantal ernstig slaapverstoorden ligt wel aan de bovenkant van de bandbreedte.
- Het aantal ernstig gehinderden overstijgt de geprognosticeerde bandbreedte. Dat komt door het hogere werkelijke verkeersvolume en het vaker inzetten van de Schiphol Oostbaan bij onstuimig weer en tijdens

onderhoud van de Buitenveldertbaan. Hierdoor is de geluidbelasting over Amsterdam hoger uitgevallen, wat leidt tot meer ernstig gehinderden.

- De effecten voor emissies en de gevolgen voor externe veiligheid vallen binnen de wettelijke normen.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2017/263902

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga