

Vergaderjaar 2013–2014

**29 665**

## **Evaluatie Schipholbeleid**

**Nr. 191**

### **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 25 oktober 2013

Bijgaand stuur ik u ter informatie de Gebruiksprognose 2014, die door Schiphol is opgesteld. De Gebruiksprognose heeft tot doel inzicht te verschaffen in het verwachte gebruik van Schiphol voor het komende gebruiksjaar en de verwachte effecten die dit gebruik met zich meebrengt. Het gebruiksjaar 2014 omvat de periode van 1 november 2013 tot en met 31 oktober 2014.

Voor gebruiksjaar 2014 wordt in de Gebruiksprognose (bijlage 1)<sup>1</sup> aangegeven dat er 437.600 vliegtuigbewegingen op Schiphol worden verwacht (exclusief General Aviation). De prognose is een verwachting van de dienstregeling van het vliegverkeer voor volgend jaar, waarin rekening is gehouden met aankomst- en vertrektijden, herkomst en bestemming en ingezette vliegtuigtypen. Op verzoek van uw Kamer wordt er ook een prognose afgegeven voor de jaren 2015–2017, waarbij er een stijging van het aantal vliegtuigbewegingen van ongeveer 2,1% wordt verwacht. Dit sluit aan bij het beeld dat de heer Alders – op mijn verzoek – heeft geschetst in zijn advies van 8 oktober 2013 (Kamerstuk 29 665, nr. 190).

In mijn reactie op het advies van de Alderstafel over de invoering van een nieuw normen- en handhavingstelsel (NNHS) voor Schiphol van 8 oktober jl. kondig ik aan dit nieuwe stelsel, na overleg met uw Kamer, in wet- en regelgeving te willen verankeren. De partijen aan de Alderstafel hebben afgesproken dat weliswaar het overeengekomen tweejarige experiment is afgerond, maar dat het wenselijk is om in afwachting van de besluitvorming de operatie wel uit te blijven voeren volgens de regels van het strikt preferent baangebruik. De Gebruiksprognose is dan ook op basis van deze regels voor strikt preferent baangebruik opgesteld. In mijn reactie van 8 oktober jl. heb ik u reeds laten weten dat Schiphol op dit moment voorziet dat daarvoor in het komende gebruiksjaar geen

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten nodig zijn.

### **Contra-expertise en CROS-advies**

U ontvangt hierbij ook de contra-expertise op de Gebruiksprognose, uitgevoerd door het NLR (bijlage 2)<sup>2</sup> en het advies van de Commissie Regionaal Overleg Schiphol (CROS) over deze Gebruiksprognose (bijlage 3)<sup>3</sup>. In de contra-expertise gaat het NLR na of de berekeningen waaruit blijkt dat binnen gelijkwaardigheid wordt gebleven en de regels worden toegepast, op een juiste wijze worden uitgevoerd. Het NLR concludeert dat de geluidsmodellering ten behoeve van de Gebruiksprognose 2014 juist is uitgevoerd en dat het resultaat voldoet aan de geldende gelijkwaardigheidscriteria.

Het advies van de CROS gaat in op de eisen van toereikende, transparante en inzichtelijke informatievoorziening over de te verwachten geluidsbelasting. De bewonersvertegenwoordigers en bestuurders in de CROS concluderen dat aan deze eisen wordt voldaan.

### **Evaluatie Gebruiksprognose 2012**

Tot slot is ook de Evaluatie Gebruiksprognose 2012, opgesteld door de luchthaven Schiphol, bijgevoegd (bijlage 4)<sup>4</sup>. Hierin wordt de gerealiseerde geluidsbelasting vergeleken met de geluidsbelasting conform de prognoses en worden de resultaten van deze evaluatie gebruikt om de prognoses voor de komende jaren verder te verbeteren. De Evaluatie Gebruiksprognose wordt uitsluitend gebruikt ter informatie-voorziening en vervult geen rol bij de handhaving van normen en regels.

Eén van de conclusies uit de evaluatie van de Gebruiksprognose 2012 is dat de verschillen tussen prognose en realisatie een indicatie zijn voor het bestaan van significante modelimperfecties. Er is onderzoek gedaan naar een nieuw prognosemodel en er is bekeken welke verbeteringen mogelijk zijn in de wijze waarop prognoses worden gemaakt voor het baangebruik en de meteotoeslag (variëaties in het baangebruik vanwege variëaties in het weer).

Uit dit onderzoek is gebleken dat de prognoses dusdanig kunnen worden verbeterd, dat deze, gegeven het weer, voor 98% aansluiten bij het baangebruik in de praktijk. Hierover heb ik u reeds bericht in de kabinetsreactie op het Aldersadvies van 8 oktober 2013<sup>5</sup>. Op dit moment wordt gewerkt aan de implementatie van deze nieuwe prognosemodellen, zodat deze verbetering in de volgende Gebruiksprognose kan worden toegepast.

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

---

<sup>2</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

<sup>3</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

<sup>4</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

<sup>5</sup> Kamerstuk 29 665, nr. 190