

Vergaderjaar 2022–2023

**29 665**

## **Evaluatie Schipholbeleid**

**Nr. 451**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 20 december 2022

Royal Schiphol Group (RSG) stelt jaarlijks een gebruiksprognose op voor het nieuwe gebruiksjaar van de luchthaven Schiphol. De gebruiksprognose beschrijft de milieueffecten (geluidbelasting, stofemissies, en externe veiligheid) op de omgeving als gevolg van het verwachte vliegverkeer van en naar Schiphol. Over elke gebruiksprognose wordt in opdracht van het ministerie een contra-expertise uitgevoerd. Daarnaast stelt de Omgevingsraad Schiphol (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 wordt de Kamer de evaluatie van de Schiphol Gebruiksprognose 2021 en de Schiphol Gebruiksprognose 2023 aan. In de Schiphol Gebruiksprognose 2023 zijn, waar mogelijk, de uitkomsten van de evaluatie en de bevindingen van de contra-expertise over de Schiphol Gebruiksprognose 2022 meegenomen. Tevens wordt de Kamer de bij de Schiphol Gebruiksprognose 2023 horende contra-expertises en het ORS-advies aan. In de hiernavolgende paragrafen wordt een korte toelichting gegeven op de afzonderlijke documenten.

Deze gebruiksprognose is gebaseerd op een verkeersprognose die eerder is opgesteld dan het kabinetsbesluit<sup>1</sup> van 24 juni 2022. In het kabinetsbesluit wordt aangekondigd dat het zogenaamde anticiperend handhaven zal worden beëindigd en dat het aantal vliegtuigbewegingen wordt verminderd naar 440.000 per jaar. Het beëindigen van het anticiperend handhaven zal plaatsvinden met ingang van het eerstvolgende gebruiksjaar dat in november 2023 ingaat. De effecten als gevolg van dit kabinetsbesluit zijn daarom nog niet in deze gebruiksprognose verwerkt.

<sup>1</sup> Kamerstuk 29 665, nr. 432

De voorliggende gebruiksprognose is gebaseerd op een verkeersprognose die in gebruiksjaar 2023 op Schiphol zal worden afgehandeld binnen de afgesproken grenzen. Als gevolg van het herstel van vliegverkeer na de COVID-19 uitbraak en de problemen met drukte op Schiphol is er een grotere onzekerheid dan normaal gesproken in de verkeersprognose. Er zijn daarom twee scenario's (laag en hoog) onderzocht waarmee een onder- en bovengrens inzichtelijk is gemaakt van het verkeersvolume en de daarmee verbonden milieueffecten. LVNL en Schiphol berichten wekelijks over het verwachte verkeersvolume en bijbehorend baangebruik zodat alle belanghebbenden kunnen beschikken over een zo actueel mogelijk beeld. Deze berichten worden gepubliceerd op: <https://www.schiphol.nl/nl/schiphol-als-buur/>.

### **Evaluatie van de Schiphol Gebruiksprognose 2021**

In de evaluatie van de Gebruiksprognose 2021 zijn het in gebruiksjaar 2021 werkelijk opgetreden gebruik van de luchthaven en de milieueffecten daarvan vergeleken met de verwachtingen in de gebruiksprognose voor het gebruiksjaar 2021.

Enkele conclusies uit de evaluatie:

- Er zijn in 2021 ongeveer 238.700 gerealiseerde vliegtuigbewegingen. De Gebruiksprognose 2021 prognosticeerde er 478.000.
- In de nachtperiode zijn 16.500 vliegtuigbewegingen uitgevoerd, terwijl in de Gebruiksprognose 2021 er 31.000 waren voorzien.
- Het gerealiseerde baangebruik vertoont verschillen met het in de Gebruiksprognose 2021 opgenomen geprognosticeerde baangebruik. Deze verschillen zijn grotendeels het gevolg van de dienstregeling die is uitgevoerd met een grotendeels verstoorde situatie door reisbeperkingen ingesteld vanwege de COVID-19 uitbraak. Het hele gebruiksjaar kende daarom een sterke reductie in het aantal vluchten ten opzichte van de prognose.
- Verschillen tussen de geprognosticeerde geluidbelastingen en de werkelijke geluidbelastingen zijn met name gelegen in de in het vorige punt genoemde oorzaak.
- De milieueffecten (geluidbelasting, stofemissies en externe veiligheid) vallen binnen de grenzen voor gelijkwaardigheid.

### **Schiphol Gebruiksprognose 2023**

In de Gebruiksprognose 2023 wordt aangegeven wat het verwachte gebruik van de luchthaven Schiphol is in het gebruiksjaar 2023. Dat gebruiksjaar loopt van 1 november 2022 tot en met 31 oktober 2023. Ook wordt in de gebruiksprognose aangegeven wat dit gebruik betekent voor de geluidbelasting van de omgeving, externe veiligheid en emissies per ton startgewicht.

In de Gebruiksprognose 2023 wordt ervan uitgegaan dat de operatie van de luchthaven wordt uitgevoerd conform de regels en normen van het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel Schiphol (NNHS). De geluidbelastingen zijn gelijk als voorgaande jaren (2019 tot en met 2021) bepaald met de «ECAC Doc29 implementatie voor Schiphol»<sup>2</sup>.

Enkele belangrijke onderdelen van de Gebruiksprognose 2023 zijn:

- In het gebruiksjaar 2023 worden tussen de 432.000 tot 487.000 vliegtuigbewegingen verwacht. Dit is gebaseerd op de ondergrens van het lage scenario en de bovengrens van het hoge scenario.
- Onderdeel van het (maximale) scenario van 487.000 vliegtuigbewegingen is 31.300 vliegtuigbewegingen in de nacht. Daarmee wordt in ieder

<sup>2</sup> Zie hiervoor ook het NLR-rapport «Toepassing ECAC Doc29 voor het bepalen van de geluidbelasting van het vliegverkeer van Schiphol» van februari 2019 (bijlage bij Kamerstuk 29 665, nr. 355).

scenario voldaan aan de in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) vastgelegde maximumaantal van 32.000.

- In de gebruiksprognose wordt aangetoond dat de geluidbelasting bij het verwachte gebruik van Schiphol in gebruiksjaar 2023 past binnen de criteria voor gelijkwaardige bescherming. Ook wordt aangetoond dat naar verwachting aan de van toepassing zijnde normen voor externe veiligheid en emissies wordt voldaan.

### **Contra-expertise van de Schiphol Gebruiksprognose 2023**

Advanced Decision Systems Airinfra BV (ADECS) heeft in opdracht van het ministerie een contra-expertise uitgevoerd op de berekeningen in de Gebruiksprognose 2023. De contra-expertise heeft tot doel om na te gaan of de berekeningen in de gebruiksprognose, waaruit blijkt of binnen gelijkwaardigheid wordt gebleven en of de regels van het NNHS correct worden toegepast, op een juiste wijze zijn uitgevoerd. Uit de contra-expertise volgen ook aanbevelingen die als doel hebben de gebruiksprognose als informatiebron voor de omgeving te verbeteren.

De contra-expertise geeft aan dat de berekeningen in de Gebruiksprognose 2023 correct zijn uitgevoerd. Verder stelt de contra-expertise dat aan de geldende gelijkwaardigheidscriteria wordt voldaan. Daarnaast staan in de contra-expertise aanbevelingen waarmee de verschillen tussen prognose en realisatie verder kunnen worden verkleind. Deze aanbevelingen worden voorafgaand aan de gebruiksprognose 2024 besproken met de luchthaven Schiphol.

In de Gebruiksprognose 2023 is ter informatie aangegeven wat de bijdrage van helikopterverkeer is aan de prognose van de geluidbelasting. Twee van de aanbevelingen in de contra-expertise hebben hierop betrekking. Doc29 is namelijk niet geschikt voor het bepalen van de geluidbelasting als gevolg van helikopterverkeer. Hierover stond in de brief over de Gebruiksprognose 2022 dat het ministerie hierover in gesprek was met EASA<sup>3</sup>. De verwachting is dat begin 2023 twee onderzoeksrapporten naar de Kamer kunnen worden gestuurd over de bepaling van de geluidbelasting als gevolg van helikopterverkeer.

### **Advies van Omgevingsraad Schiphol (ORS)**

De ORS beoordeelt de informatievoorziening opgenomen in de Gebruiksprognose 2023 als toereikend, transparant en inzichtelijk. De ORS geeft aan dat ze hecht aan de toezegging van Schiphol over het gebruik van het Nederlands Rekenmodel (NRM) bij de toets aan gelijkwaardigheid. Schiphol heeft toegezegd, in overleg met het ministerie, om bij de evaluatie over de gebruiksprognose 2023, de gelijkwaardigheidscriteria op basis van berekeningen met zowel Doc29 als het NRM uit te voeren. Hiermee wordt voldaan aan de wens van de ORS om continuïteit in de gegevensverstrekking aan de omgeving over de ontwikkeling van het aantal gehinderden in de regio.

Tenslotte wil de ORS op de hoogte worden gehouden over de voortgang van de uitvoering van het kabinetsbesluit ten aanzien van het juridisch vastleggen van het maximumaantal vliegtuigbewegingen van 440.000 per

---

<sup>3</sup> Kamerstuk 29 665, nr. 417

gebruiksjaar. Uiteraard wordt de ORS – en de opvolger daarvan zoals opgenomen in Kamerbrief over de MRS<sup>4</sup> – daarvan op de hoogte gehouden.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
M.G.J. Harbers

---

<sup>4</sup> Kamerstuk 29 665, nr. 443