

Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
t.a.v. mevrouw S.A.M. Dijkma  
Postbus 20904  
2500 EX 'S-GRAVENHAGE

Onze ref.  
ORS17.095

Datum  
24 oktober 2017, Hoofddorp

## Advies Omgevingsraad Schiphol inzake Gebruiksprognose 2018

Geachte Staatssecretaris,

Met deze brief stuur ik u het advies van de Omgevingsraad Schiphol (ORS) over de Gebruiksprognose 2018.

### *Achtergrond*

In de door de Tweede en Eerste Kamer vastgestelde wijziging van de Wet luchtvaart is opgenomen dat een Gebruiksprognose voorafgaand aan een gebruiksjaar wordt opgesteld door de exploitant van de luchthaven en dat deze voor advies wordt voorgelegd aan de Omgevingsraad Schiphol. De Omgevingsraad Schiphol zendt voorafgaand aan het gebruiksjaar zijn advies over de Gebruiksprognose aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu.

De Omgevingsraad Schiphol heeft, op basis van afspraken die zijn vastgelegd in eerdere adviezen, tot taak zich in het advies uit te spreken over de vraag of *“de informatievoorziening toereikend, transparant en inzichtelijk is ten aanzien van de verwachte lokale geluidbelasting voor het komend jaar en de vooruitblik voor ontwikkelingen in de komende jaren en of in voldoende mate is aangetoond dat het verkeer in het komende gebruiksjaar binnen de criteria voor gelijkwaardigheid en de regels kan worden afgehandeld”* (Advies Nieuw Normen- en Handhavingstelsel d.d. 19 augustus 2010). Bijgaand treft u het advies over deze vraag.

### *Evaluatie Gebruiksprognose 2016 en Contra-expertise Gebruiksprognose 2017*

Na afloop van ieder gebruiksjaar wordt een evaluatie opgesteld van het werkelijke gebruik van de luchthaven in vergelijking met de Gebruiksprognose voor dat jaar. Voorts wordt bij elke Gebruiksprognose in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu een contra-expertise uitgevoerd. Amsterdam Airport Schiphol (AAS) heeft bij het opstellen van de Gebruiksprognose 2018 de conclusies en aanbevelingen van zowel de Evaluatie Gebruiksprognose 2016 als de Contra-expertise Gebruiksprognose 2017 meegenomen.

### **Gebruiksprognose 2018**

De Gebruiksprognose 2018 bevat een beschrijving van het verwachte gebruik van Schiphol en de te verwachten geluidbelasting in de omgeving voor het gebruiksjaar 2018. In de Gebruiksprognose 2018 zijn de volgende hoofdpunten opgenomen:

- Voor het gebruiksjaar 2018 worden in totaal 496.600 vliegtuigbewegingen op Schiphol geprognoseerd waarvan 31.700 vliegtuigbewegingen in de nacht en vroege ochtend.
- In de Gebruiksprognose wordt op basis van de uitgevoerde analyses beschreven dat de geluidbelasting bij het verwachte gebruik van Schiphol in gebruiksjaar 2018 past binnen de criteria voor gelijkwaardige bescherming (normen voor de maximum aantallen geluidbelaste woningen, ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden).
- In de Gebruiksprognose 2018 wordt aangetoond dat in 2018 zal worden voldaan aan de van toepassing zijnde gelijkwaardigheidscriteria voor emissies en externe veiligheid.

Bij het opstellen van de Gebruiksprognose 2018 zijn de volgende punten expliciet in ogenschouw genomen:

- In het gebruiksjaar 2018 overtreft de marktvraag de volumegrens van 500.000 vliegtuigbewegingen. De prognose van het aantal vliegtuigbewegingen in 2018 is daarmee een uitkomst van de verwachte dienstregeling op basis van de beschikbaar gestelde capaciteit.
- AAS heeft in het Regioforum 30 september 2016 toegelicht dat om een overschrijding van het afgesproken volumeplafond te voorkomen er niet meer slots zullen worden uitgegeven dan dat er capaciteit is (zogenoemde overboekingen). Daarmee wordt voorkomen dat voor het komende jaar het feitelijk aantal vliegbewegingen in een gegeven jaar uitkomt boven de afgesproken capaciteitslimiet en de afgegeven prognose.
- Voor het gebruiksjaar 2018 heeft u overeenkomstig met het advies van de Omgevingsraad Schiphol een ministeriele regeling ingevoerd die tot doel heeft om vooruitlopend op de inwerkingtreding van het nieuwe normen- en handhavingstelsel



middels een gewijzigd Luchthavenverkeersbesluit Schiphol (LVB) tijdelijk een maximum van 32.000 nachtvluchten in te stellen, zodanig dat hiermee in de praktijk kan worden gewerkt in de capaciteitsdeclaratie voor de slotuitgifte voor het gebruiksjaar 2018. De beperking van het aantal nachtvluchten via deze wettelijke basis heeft effect op de prognose van het aantal nachtvluchten voor het gebruiksjaar 2018. Het volumeplafond in de nacht na 2018 is expliciet onderwerp van gesprek tussen de partijen in het College van Advies in het kader van uw adviesaanvraag van 14 maart 2016 aangaande de toekomstbestendigheid van het nieuwe normen- en handhavingstelsel.

- Voor de berekening van de Gebruiksprognose 2018 is door AAS het wettelijk voorgeschreven Nederlands rekenmodel gebruikt. Ten tijde van het opstellen van de Gebruiksprognose 2018 werd nog gewerkt aan de implementatie van de nieuwe Europese rekensystematiek (Doc29). De nieuwe Europese rekensystematiek kon daardoor niet worden toegepast op de geluidberekeningen voor de Gebruiksprognose 2018.
- De verwachting is dat bij een succesvolle implementatie de Gebruiksprognose 2019 kan worden berekend op basis van deze Europese rekensystematiek, hetgeen onder meer aangepaste voorschriften bevat voor de rekenmethode die relevant is voor de start- en landingsprocedures.
- Op het moment van opstellen van de Gebruiksprognose 2018 was er nog geen besluit over de verkorte nachtroute naar de Polderbaan. Voor het gebruiksjaar 2018 is daarom uitgegaan van een afhandeling van naderend verkeer in de nacht op de Polderbaan via de nachtroute ARTIP3B.
- De vaste naderingsroute op de Aalsmeerbaan die overdag voor korte periode tijdens de landingspiek aan het begin van de middag kan worden gevlogen is opgenomen via de routespreidingsdatabase.
- Sinds oktober 2016 wordt bij het parallel naderen vanuit het zuiden een parallelle naderingshoogte gehanteerd op de Aalsmeerbaan van 3.000 voet en 4.000 voet op de Zwanenburgbaan. Deze wijziging is meegenomen in de Gebruiksprognose 2018.
- Op verzoek van de delegaties in de Omgevingsraad Schiphol geeft AAS in de Gebruiksprognose 2018 inzicht in de effecten van het voorziene onderhoud op het baangebruik voor het gebruiksjaar 2018.
- Vanaf 1 december 2016 worden er bij een wolkenbasis van 1000 voet tot en met 2000 voet andere baancombinaties op Schiphol gebruikt om de veiligheid te blijven garanderen. Deze operationele wijziging is meegenomen in de Gebruiksprognose 2018.

### **Overwegingen en advies Omgevingsraad Schiphol**

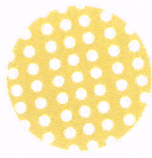
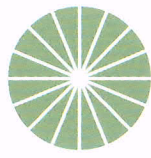
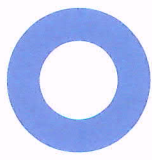
De Omgevingsraad Schiphol is van mening dat aan de eisen van toereikende, transparante en inzichtelijke informatie over de te verwachten geluidbelasting in de Gebruiksprognose 2018 is voldaan, met inachtneming van de thans voorgeschreven, en aan Schiphol ter beschikking staande, rekenmethodieken. De sectorpartijen hebben zich ertoe ingespannen om op basis van de voorgeschreven methodes alle benodigde informatie te verzamelen en helder te presenteren om zo het doel van de Gebruiksprognose te realiseren. De toelichting maakt de informatie toegankelijk voor een breed publiek.

De leden van de Omgevingsraad Schiphol hebben kennis genomen van de contra-expertise van de Gebruiksprognose die is uitgevoerd door het onderzoeksbureau Adecs Airinfra B.V. De Omgevingsraad Schiphol constateert op basis daarvan dat in de Gebruiksprognose 2018 is aangetoond dat ruim aan de gelijkwaardigheidscriteria wordt voldaan.

De leden van de Omgevingsraad hebben voorts geconstateerd dat:

- De brief van AAS d.d. 24 juli 2017 melding maakt van een dreigende overschrijding van grenswaarden op een aantal handhavingspunten (van het oude normen- en handhavingstelsel). Opnieuw wordt verzocht om hier niet op te handhaven, maar het verkeer af te handelen in lijn met de regels van het nieuwe stelsel. Deze situatie van anticiperend handhaven duurt inmiddels sinds de start van het experiment met het nieuwe stelsel in 2010.
- De naleving van de regels van het nieuwe stelsel echter (nog altijd) niet gewaarborgd is. Dit vloeit voort uit:
  - a. De conclusie in de contra-expertise dat “de criteria voor het gebruik van de vierde baan niet vooraf getoetst kunnen worden. Toetsing van de criteria voor het gebruik van de vierde baan vindt nu achteraf plaats in de kwartaalrapportages van het nieuwe normen- en handhavingstelsel.
  - b. In de kwartaalrapportages van de sector over 2017 is aangegeven dat het aantal bewegingen op de vierde baan op een aantal dagen boven het maximum van 80 bewegingen per dag is uitgekomen, evenals in 2016.
  - c. De mededeling van Schiphol dat de realisatie van het aantal nachtvluchten in het lopende gebruiksjaar (opnieuw) boven de afgesproken norm van 32.000 zal uitkomen. Dit als gevolg van een uitspraak van de rechtbank d.d. 19 mei jl. waarin onder meer is overwogen dat met het vooralsnog ontbreken van een publiekrechtelijke grondslag deze afgesproken norm niet geëffectueerd kan worden. Hierin is overigens inmiddels met de eerder dit jaar door u tot stand gebrachte ministeriële regeling voor de slotuitgifte in het komende gebruiksjaar voorzien.





Naar aanleiding hiervan hebben partijen uit de delegaties die de omgeving vertegenwoordigen aandacht gevraagd voor het toenemende knelpunt van het handhaving-c.q. rechtsbeschermingsvacuüm dat optreedt tussen het oude en het nieuwe normen- en handhavingstelsel. Zij verzoeken u naar aanleiding van deze constatering om voor het einde van 2017 in overleg te treden in het College van Advies van de Omgevingsraad Schiphol over:

- a. De mate waarin de overschrijdingen op de vierde baan-regel wel of niet binnen de afgesproken zgn. hardheidsclausule vallen;
- b. De wijze waarop de invulling van de handhaving c.q. rechtsbescherming van de omgeving vorm en inhoud krijgt zolang de uitvoeringsregelgeving behorende bij het nieuwe normen- en handhavingstelsel nog geen rechtskracht heeft, met daarbij in het bijzonder aandacht voor gebruiksjaar 2018 waar dit advies betrekking op heeft;
- c. De eventuele consequenties voor de omgeving van de genoemde uitspraak van de rechtbank d.d. 19 mei jl. In deze uitspraak naar aanleiding van een door een derde partij aangespannen rechtszaak wordt namelijk eveneens overwogen dat de wijze waarop de capaciteitsdeclaratie in 2017 feitelijk tot stand is gebracht niet voldoet. Dit punt raakt ook de capaciteitsdeclaraties van 2018, omdat die op een zelfde wijze tot stand zijn gebracht. Het is daarmee van belang dat helderheid wordt geboden over de gevolgen die de uitspraak van de rechtbank heeft voor de implementatie van de aan de Alderstafel (c.q. in de ORS) gemaakte afspraken die doorwerking behoeven in de capaciteitsdeclaratie, waarbij met name aandacht wordt gevraagd voor de implementatie van de ministeriële regeling van het nachtplafond waarover de ORS u positief heeft geadviseerd.

Graag ontvangt de Omgevingsraad Schiphol op dit punt uw schriftelijke reactie.

De Omgevingsraad Schiphol verzoekt u verder er op toe te zien dat Schiphol zich bij het opstellen van de Gebruiksprognose 2019 rekenschap geeft van de aanbevelingen uit de contra-expertise van de Gebruiksprognose 2018.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en zie uw reactie met vertrouwen tegemoet.

Hoogachtend,

Hans Alders  
Voorzitter