

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

Onze ref.
ORS16.092

Datum
11 oktober 2016, Hoofddorp

Advies Omgevingsraad Schiphol inzake Gebruiksprognose 2017

Geachte Staatssecretaris,

Met deze brief stuur ik u het advies van de Omgevingsraad Schiphol (ORS) over de Gebruiksprognose 2017.

Achtergrond

In de eerder dit jaar door de Tweede en Eerste Kamer vastgestelde wijziging van de Wet Luchtvaart is opgenomen dat een Gebruiksprognose voorafgaande 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. Daarnaast wordt u in dit advies op de hoogte gesteld van de posities die partijen innemen op een aantal punten uit de Gebruiksprognose 2017.

Evaluatie Gebruiksprognose 2015 en Contra-expertise Gebruiksprognose 2016

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 2017 de conclusies en aanbevelingen van zowel de Evaluatie Gebruiksprognose 2015 als de Contra-expertise Gebruiksprognose 2016 meegenomen.

Gebruiksprognose 2017

De Gebruiksprognose 2017 bevat een beschrijving van het verwachte gebruik van Schiphol en de te verwachten geluidbelasting in de omgeving voor het gebruiksjaar 2017. In de Gebruiksprognose 2017 zijn de volgende hoofdpunten opgenomen:

- Voor gebruiksjaar 2017 wordt een groei tot in totaal 492.100 vliegtuigbewegingen op Schiphol verwacht en een groei tot 31.600 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 2017 past binnen de criteria voor gelijkwaardige bescherming (normen voor de maximum aantallen geluidbelaste woningen, ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden).
- In de Gebruiksprognose 2017 wordt aangetoond dat in 2017 zal worden voldaan aan de van toepassing zijnde gelijkwaardigheidscriteria voor emissies en externe veiligheid.

Bij het opstellen van de Gebruiksprognose 2017 zijn de volgende punten expliciet in ogenschouw genomen:

- Voor het gebruiksjaar 2017 is de baangebruiksdatabase gebaseerd op het meest actuele baangebruik.
- Voor de routespreiding zijn de meest actuele gegevens uit de praktijk gebruikt.
- Het vervroegd nachtregime is in de prognose opgenomen. In de Gebruiksprognose 2016 was dit nog als 'off-peak' in de prognose meegenomen.
- Voor het gebruiksjaar 2017 is uitgegaan van een afhandeling van naderend verkeer in de nacht op de Polderbaan via de nachtroute ARTIP3B.
- Voor het gebruik van de startprocedure NADP2 is in de prognoses voor 2017 uitgegaan van 70 procent van het verkeer. In 2016 was dit nog ongeveer 50 procent van het verkeer.
- 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 routespreidingdatabase.
- Parallel naderen vanuit het zuiden op de Zwanenburgbaan en Aalsmeerbaan is niet opgenomen in de Gebruiksprognose 2017, omdat de invoerdatum nog niet is vastgelegd.

- AAS is nagegaan voor de voorliggende Gebruiksprognose of groot baanonderhoud kan worden opgenomen in het baangebruiksmodel. AAS heeft geconcludeerd dat dit niet mogelijk is, omdat tijdens het opstellen van de gebruiksprognose de onderhoudsplanning nog niet definitief is.

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 2017 is voldaan, met inachtneming van de thans voorgeschreven, en aan Schiphol ter beschikking staande, rekenmethodieken (zie hierover verder punt 3 hieronder). 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 constateren voorts dat in de Gebruiksprognose 2017 is aangetoond dat aan de gelijkwaardigheidscriteria wordt voldaan.

De Omgevingsraad Schiphol heeft kennisgenomen van de contra-expertise van de Gebruiksprognose 2017 die is uitgevoerd door het onderzoeksbureau Adecs Airinfra B.V. De contra-expertise bevestigt dat de berekeningen correct zijn uitgevoerd en de prognoses voor 2017 binnen de gelijkwaardigheidscriteria vallen voor geluid, externe veiligheid en emissies. De Omgevingsraad Schiphol verzoekt Schiphol om zich bij het opstellen van de Gebruiksprognose 2018 rekenschap te geven van de aanbevelingen uit de contra-expertise van de Gebruiksprognose 2017.

Daarnaast wordt u in dit advies op de hoogte gesteld van de posities die partijen innemen op een aantal punten uit de Gebruiksprognose 2017. Dit in aanvulling op de omschreven punten van informatievoorziening en passendheid binnen de gelijkwaardigheidscriteria waar het advies over de Gebruiksprognose primair betrekking op heeft. Het gaat om de volgende drie punten:

1. Afspraken nachtbewegingen

In het Aldersadvies van december 2012 over het alternatieve pakket voor CDA-vluchten is met betrekking tot nachtvluchten overeengekomen dat er een reductie van 3.000 nachtbewegingen in de nacht ten opzichte van het eerder afgesproken plafond van 32.000 nachtbewegingen wordt gerealiseerd door de sectorpartijen, zodat het niveau van 29.000 nachtbewegingen in 3 jaar tijd bereikt wordt. Afgesproken is dat mocht de sector er alsnog in slagen om te komen “tot een substantieel hoger volume of een uitbreiding van de tijdstippen waarop CDA wordt gevlogen (...) dan zal de daarmee gepaard gaande reductie

van hinder in mindering worden gebracht” op de omvang van het overeengekomen pakket” (advies d.d. december 2012).

Bij de afspraken over het alternatieve pakket voor de CDA's in de late avond is “door de luchtvaartsector aangegeven dat zij de reductie van het aantal nachtvluchten tot maximaal 29.000 vliegbewegingen binnen drie jaar zullen borgen via een *local rule* en de capaciteitsdeclaratie. Mocht dit onverhoopt niet sluitend te regelen zijn, dan kan het Rijk, bij de komende herziening van de wet- en regelgeving voor het nieuwe stelsel, dit volumeplafond met het in het advies overeengekomen tijdelijke karakter opnemen in het LVB” (advies d.d. oktober 2013).

De luchtvaartsector heeft in 2015 in het College van Advies naar voren gebracht dat er overdag een substantieel aantal landingen met een CDA-profiel plaatsvinden en heeft verzocht om de hinderreductie als gevolg hiervan in te brengen om het aantal nachtvluchten weer naar het oude niveau van 32.000 terug te brengen. Dit heeft voorsnog niet op instemming kunnen rekenen van de bewoners- en bestuurdersdelegaties en de MNH, omdat er in deze delegaties vragen bestaan bij het punt of het hier om een feitelijke uitbreiding gaat van het aandeel van ca. 30% CDA-vluchten overdag dat er reeds in 2012 was, of dat het effect hiervan neerslaat in dezelfde gebieden als de gebieden die profijt zouden hebben gehad van het oorspronkelijke CDA-pakket in de avond, en of de bedoelde vluchten ook een zelfde geluidsarm profiel hebben als nachtvluchten. Daarop is geconcludeerd dat dit punt in samenhang met andere punten opnieuw besproken zal worden in het adviestraject rond de middellange termijn ontwikkeling van Schiphol waarvoor eerder dit jaar een adviesaanvraag van u is ontvangen waarin dit punt van de nachtvluchten ook is benoemd.

In de Gebruiksprognose 2017 is intussen een toename van het aantal nachtbewegingen naar 31.600 geprognosticeerd. De sectorpartijen zijn namelijk van mening op alle punten invulling te hebben gegeven aan dit alternatief pakket maatregelen en zich daarmee te houden aan de gemaakte afspraken. In de vergadering van 30 september jl. hebben de bewonersdelegaties¹ en de MNH er op gewezen dat op basis van de bestaande afspraken maximaal 29.000 nachtvluchten mogen plaatsvinden en dat de Gebruiksprognose hier ten onrechte van afwijkt. In reactie hierop pleit de bestuurdersdelegatie ervoor om de in het College van Advies gevoerde discussie over de nachtvluchten met urgentie voort te zetten en af te ronden.

De in de thans voorliggende Gebruiksprognose gesignaleerde ontwikkeling van het aantal nachtvluchten in verhouding tot de eerder tussen partijen gemaakte afspraken onderstreept de noodzaak dat partijen spoedig in het beraad over de middellange termijnontwikkeling tot

¹ Met het bestuurlijke cluster Zuidwest (zie voor een toelichting op de bestuurlijke clusterindeling: www.omgevingsraadschiphol.nl/gemeenten).

afspraken komen. Daarbij is gewezen op de regelgevende en handhavende bevoegdheid van het Rijk en wordt u verzocht om ten behoeve van dit beraad de invulling van het handhavingsinstrumentarium, waarvoor thans de basis is gelegd in het ontwerp-LVB (artikel 4.1.3), uit te werken en voor te leggen, zodat dit in de overwegingen van de partijen betrokken kan worden. Bij het tot stand komen van afspraken over het plafond kunnen dan tegelijk heldere afspraken gemaakt worden over het handhaven van de plafonds door het Rijk.

2. Cap 500.000 vliegtuigbewegingen en selectiviteit

Het hanteren van een volumeplafond is een centraal element uit het akkoord van 2008. In het advies van 29 januari 2015 is afgesproken om het plafond op het aantal vliegtuigbewegingen tot en met 2020 vast te leggen op 500.000. Op basis van de Gebruiksprognose 2017 wordt gesignaleerd dat het aantal vliegbewegingen sneller groeit dan eerder werd aangenomen. In het gebruiksjaar 2017 wordt met een verwachte groei naar 492.100 het plafond van 500.000 vliegtuigbewegingen genaderd.

Schiphol heeft toegelicht in het Regioforum 30 september 2016 dat om een overschrijding van het afgesproken volumeplafond in 2017 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.

In aansluiting op punt 1 vragen de bestuurders- en bewonersdelegaties en de MNH van u een uitwerking van de regelgeving en het handhavingskader voor de volumeplafonds in combinatie met het selectiviteitsinstrumentarium zodat die ingezet kunnen gaan worden nu Schiphol het punt van 90% van de capaciteitsgrens passeert. Dit kan dan expliciet onderwerp van gesprek zijn 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 Handavingsstelsel.

3. Advies Commissie m.e.r. inzake NADP2 en landingsprocedure

Op 25 augustus 2016 heeft de Commissie m.e.r. een advies uitgebracht inzake de modellering van start- en landingsprocedures. Derhalve vraagt de Omgevingsraad Schiphol hiervoor afzonderlijk uw aandacht. Dit advies van de Commissie voor de m.e.r. raakt ook de Gebruiksprognose.

Ten behoeve van een correcte informatievoorziening aan de omgeving hecht de Omgevingsraad Schiphol er sterk aan dat u de nieuwe Europese rekensystematiek spoedig implementeert en dat Schiphol in de eerste daaropvolgende Gebruiksprognose deze geactualiseerde rekensystematiek toepast.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Hans Alders,
Voorzitter