

het meten van verzuim essentieel is, benadrukken we dat elk ongeval er één te veel is.

In 2018 kwam Schiphol Nederland B.V. (exclusief brandweer) uit op een LTIF-cijfer van 0,3 (2017: 1,0). Het LTIF-cijfer voor de brandweer bedroeg 16,4 (2017: 25,7). Beide cijfers zijn lager dan de gestelde streeflimiet van respectievelijk 3 en 40. De afgelopen vijf jaar schommelt het absoluut aantal incidenten met letsel tussen 5 en 9, met een gemiddelde van 7,3 (2017: 4,8). Er hebben zich in 2018 geen bedrijfsongevallen met dodelijke afloop voorgedaan.

Veiligheid van reizigers en bezoekers

In 2018 hebben zich 246 incidenten met letsel voorgedaan bij reizigers en bezoekers in de terminal van Schiphol (2017: 229). Er zijn in 2018 geen dodelijke ongelukken geweest met passagiers of bezoekers. Waar nodig heeft onze eigen bedrijfshulpverlening deze incidenten op locatie afgehandeld. Schiphol ziet crowd management als een belangrijk controlemechanisme om risico's op letsel tijdens grote drukte in de terminal te voorkomen. Op specifieke hotspots binnen de terminal worden crowd-managementteams ingezet die verantwoordelijk zijn voor het begeleiden van de doorstroom van mensen. We letten ook goed op roltrappen en rolpaden, waar het risico op vallen groter is.

HSE-normen

Schiphol heeft in 2018 de verschillende HSE-normen per project of werkactiviteit geharmoniseerd en in één standaard geïntegreerd, de 'HSE-normen Schiphol'. Op deze manier willen we de veiligheid binnen onze bouw- en onderhoudswerkzaamheden verder verbeteren. Deze standaard, die begin 2019 wordt geïmplementeerd, biedt onze partners heldere, objectieve verwachtingen als het gaat om het garanderen van de veiligheid en bescherming van het milieu. Door de toename van de bouwactiviteiten op Schiphol in de komende jaren wordt het steeds belangrijker over een reeks samenhangende HSE-normen te beschikken.



Geluid

Geluid van vliegtuigen heeft een grote impact op de leefkwaliteit voor omwonenden. Geluid staat daarom centraal in de milieuregelgeving voor Schiphol. Nu Schiphol het plafond van 500.000 vliegtuigbewegingen heeft bereikt, wordt dit onderwerp steeds gevoeliger. In 2018 zijn we onder dit maximum van 500.000 vliegtuigbewegingen gebleven. De schaarse capaciteit in de lucht en de verschillende standpunten van stakeholders zijn bepalend voor de onderhandelingen over de verdere ontwikkeling van het aantal vliegtuigbewegingen na 2020. De intensieve brede maatschappelijke discussie die in 2017-2018 plaatsvond, wordt dit jaar voortgezet.

Nieuw Normen- en Handhavingstelsel

De Nederlandse overheid werkt aan de invoering van een Nieuw Normen- en Handhavingstelsel (NNHS). In dit stelsel zijn richtlijnen vastgelegd voor het zogenoemde preferent baangebruik op Schiphol, met het oog op minimalisering van de effecten van geluidsoverlast in de omgeving. Meer in het bijzonder krijgen de Polderbaan en de Kaagbaan de voorkeur boven de andere banen voor start- en landingsactiviteiten vanwege de grotere afstand tot de woongebieden rondom Schiphol.

Het NNHS is nog niet formeel van kracht, maar de sector bereidt zich al actief voor op de invoering. Alle vluchten in 2018 op Schiphol geschieden volgens het NNHS. De handhaving verliep echter volgens het oude systeem van zestig handhavingpunten rond de luchthaven. Het gevolg daarvan is dat op vier handhavingpunten de geluidsbelasting hoger was dan de grenswaarde uit het oude stelsel. Alle nachtelijke handhavingpunten bleven binnen de oude grenswaarde.

Schiphol rapporteert elk kwartaal over de toepassing van de regels van het NNHS. Twee elementen moeten nog verder worden uitgewerkt: de regels voor het gebruik van de vierde baan en die voor de beperking van het aantal nachtvluchten. Voordat het stelsel wettelijk wordt ingevoerd moet daarvoor een oplossing worden gevonden. Hierover zijn we in overleg met de Omgevingsraad Schiphol (ORS).

In de aanloop naar de invoering van het NNHS zal ook de Inspectie Leefomgeving en Transport rekening houden met dit nieuwe stelsel. Als echter blijkt dat de overschrijdingen het gevolg zijn van het toepassen van de nieuwe normen, zal de inspectie geen maatregelen opleggen aan de sector. Omdat het nieuwe stelsel formeel nog niet van kracht is, hebben verschillende omwonenden te kennen gegeven bezorgd te zijn dat ze niet langer recht hebben op rechtsbescherming. Ze hebben verzocht hun rechten te behouden in overeenstemming met het vorige stelsel. De omwonenden hebben een rechtszaak aangespannen tegen de inspectie, maar hun zaak is afgewezen.

Voor de formele verankering van het NNHS is een nieuw Luchthavenverkeerbesluit vereist; dit is afhankelijk van de uitkomst van een milieueffectrapportage (MER). In november 2018 is een conceptversie van de MER gepresenteerd; de definitieve versie wordt in het eerste kwartaal van 2019 verwacht.

Aanpassing MER

Als onderdeel van de concept-MER heeft Schiphol de milieueffecten van het nieuwe stelsel onderzocht. Uit de resultaten blijkt dat de ontwikkeling van de luchthaven naar 500.000 vliegtuigbewegingen in 2020 past binnen de milieugrenzen van het Aldersakkoord. De effecten (berekend op basis van de huidige woongebieden) zijn in de concept-MER in kaart gebracht en bevatten een actuele berekening op basis van het nieuwe Europese rekenmodel (Doc29). Het nieuwe model vervangt het

oude Nederlandse rekenmodel en maakt het mogelijk het niveau van geluidsoverlast nauwkeuriger te bepalen conform de aanbevelingen van de Netherlands Commission for Environmental Assessment (NCEA).

Naar aanleiding van het Aldersakkoord zijn de milieueffecten van de ontwikkeling van Schiphol na 2020 berekend, op verzoek van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Er is gewerkt met een scenario op basis van 540.000 vliegtuigbewegingen. De MER geeft daarom aan dat er in principe ruimte is voor verdere ontwikkeling van de luchthaven.

De concept-MER dient als input voor toekomstige ORS-afspraken over de ontwikkeling van Schiphol na 2020. Het is dan ook belangrijk dat alle partijen er geheel op vertrouwen dat de huidige inhoud van het concept juist is. Om die reden is de concept-MER op initiatief van Schiphol getoetst door verschillende deskundigen, omwonenden en de Natuur- en Milieufederatie Noord-Holland, op basis van zorgvuldig onderzoek van de afgesproken kaders en het gebruikte proces en rekenmodel.

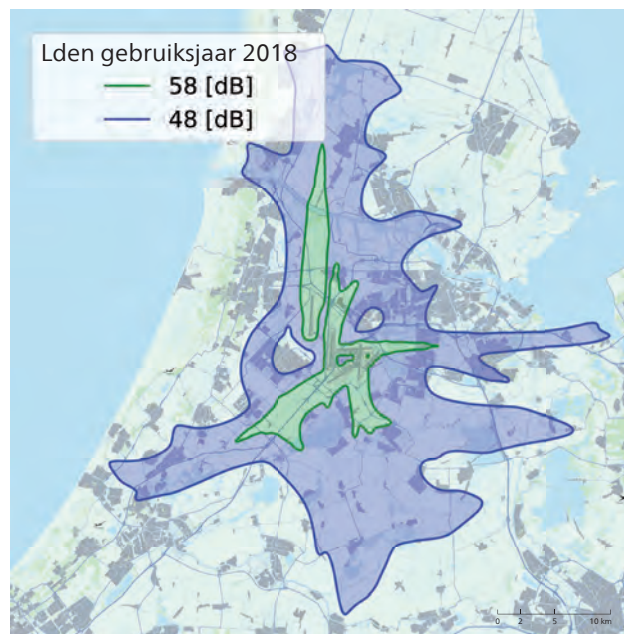
Gehinderden

Behalve de regels voor preferent baangebruik stelt het NNHS ook de kaders vast voor het aantal ernstig gehinderden in de omgeving van de luchthaven, zodat de geluidsoverlast binnen specifieke geluidscontouren blijft. Het NNHS hanteert de geluidscontouren 48 en 58 dB(A) Lden. Op de afbeelding zijn deze contouren voor gebruiksjaar 2018 (van 1 november 2017 tot en met 31 oktober 2018) zichtbaar als blauwe en groene lijnen. De contouren laten de gebieden zien waar de gemiddelde geluidbelasting door vliegtuigen meer dan 48 respectievelijk 58 dB(A) bedroeg.

Binnen de 48 dB(A)-contour wordt berekend hoeveel bewoners worden aangemerkt als 'ernstig gehinderden', waarbij de huidige grenswaarde 180.000 bedraagt. In 2018 bedroeg het aantal omwonenden die als ernstig gehinderd worden aangemerkt 150.000, een stijging van 0,7 procent ten opzichte van 2017. Met name twee factoren hebben van oudsher invloed op het aantal ernstig gehinderden rondom Schiphol: baanonderhoud en de inzet van de politiehelikopters die op Schiphol-Oost zijn gestationeerd. In juli 2018 hadden onvoorziene onderhoudswerkzaamheden aan de Polderbaan aanmerkelijke gevolgen voor de lokale geluidbelasting (zie Meldingen van omwonenden).

Toekomstige woningbouw in omgeving Schiphol

Terwijl Schiphol en de metropoolregio Amsterdam van grote betekenis zijn voor de regionale en landelijke economie, heeft het toekomstig gebruik van de luchthaven gevolgen voor de mogelijkheden voor woningbouw in de regio. Het is met name van groot belang dat omliggende gemeenten en de provincies



Noord- en Zuid-Holland zich bij de planning van nieuwe woningbouwontwikkeling rekenschap geven van de huidige en, voor zover nu bekend, toekomstige vliegroutes. In het herziene Luchthavenindingsbesluit, dat in januari 2018 in werking is getreden, staan afspraken die het Rijk, de regio en de luchtvaartsector hebben gemaakt over informatieplicht, klachtenafhandeling en de vrijwaring van belanghebbenden in de luchtvaartsector in geval van nieuwbouw.

Meldingen van omwonenden

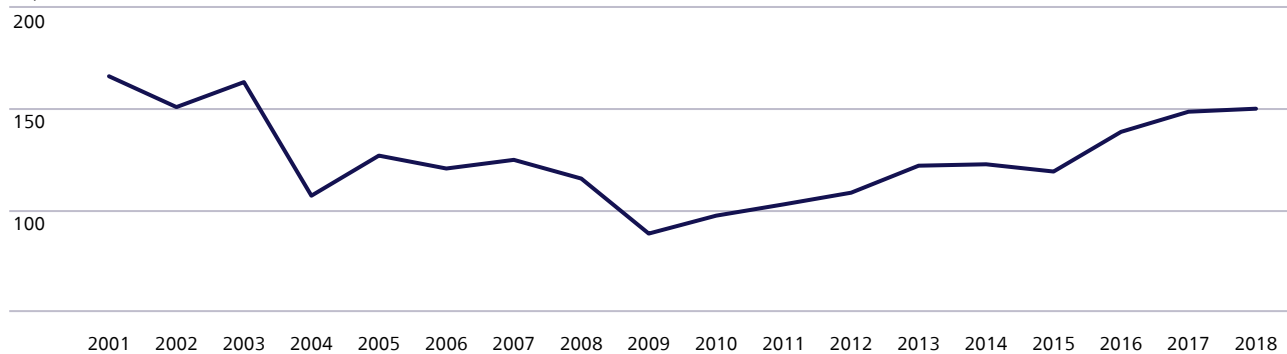
Het Bewonersaanpakpunt Schiphol (BAS), een stichting van de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en Amsterdam Airport Schiphol, biedt particulieren dagelijks informatie over het vliegverkeer van, op en naar Schiphol, alsmede over het baangebruik, vliegroutes en wonen bij Schiphol. BAS beantwoordt vragen van omwonenden en registreert alle klachten. Daarnaast legt het huisbezoeken af aan mensen die zich ernstig gehinderd voelen door geluidsbelasting.

Klachten kunnen betrekking hebben op geluidhinder van een enkele vliegtuigbeweging of hinder gedurende een bepaalde periode. Het kunnen ook klachten van algemene aard zijn. De focusgroep, waar BAS zich in zijn rapportage op richt, bestaat uit personen die per jaar niet meer dan vijfhonderd klachten indienen; 99,6 procent van het aantal melders valt binnen deze groep. De door BAS verstrekte cijfers voor 2018 laten een sterke toename zien van het aantal melders binnen de focusgroep, alsmede van individuele meldingen die in de loop van het jaar zijn gedaan. Ondertussen daalde het aandeel 'veelmelders' (personen die meer dan vijfhonderd klachten hebben ingediend) van 0,43 procent in 2017 naar 0,39 procent in 2018.

Berekend aantal ernstig gehinderden door geluid

(norm: 180.000)

x 1,000



■ Berekend aantal ernstig gehinderden door geluid

Melders en meldingen bij BAS

	Focusgroep		Veelmelders	
	2018	2017	2018	2017
Aantal melders	11.365	8.450	44	36
Aantal meldingen				
Specifieke meldingen	52.795	33.607	131.799	107.781
Periodemeldingen	66.685	47.305	16.710	11.607
Algemene meldingen	1.579	1.180	2.951	7.679
Totaal aantal meldingen	121.059	82.092	151.460	127.067

In 2018 heeft BAS het hoogste aantal meldingen geregistreerd sinds zijn oprichting in 2007. Dit is het gevolg van het langdurige gebruik van de Zwanenburgbaan tijdens de zomermaanden. De oorzaak van deze onvoorziene situatie was het feit dat de Polderbaan tussen 14 en 23 juli tien dagen lang buiten gebruik bleef vanwege een onverwachte verzakking op een van de routes naar de startbaan. Op zondag 15 juli dienden bijna duizend omwonenden een klacht in. Dit is het hoogste aantal meldingen dat BAS ooit op één dag heeft ontvangen, ruimschoots boven het vorige record uit 2014 van 636 klachten.

Het procentueel grootste aantal melders in 2018 (24 procent) was afkomstig van het Buitenveldertbaan-'cluster' (09-27). Een specifieke stijging van meldingen kwam van inwoners van Amstelveen en Amsterdam, die hinder ondervonden van de veelvuldige inzet van de Buitenveldertbaan en de Zwanenburgbaan voor starts overdag in de periode dat de Polderbaan buiten gebruik was, en het gebruik van de Kaagbaan voor starts tijdens de nachtelijke uren. Een uitgebreide analyse is beschikbaar in de jaarrapportage van BAS op www.bezoekbas.nl.

Meer informatie is te vinden op de volgende websites:

- [Bewoners Aanspreekpunt Schiphol \(BAS\)](#)
- [NOMOS](#)
- [Omgevingsraad Schiphol](#)
- [Stichting Leefomgeving Schiphol](#)
- [Samen op de hoogte](#)

CO₂-emissies

De uitstoot van CO₂ draagt bij aan de wereldwijde opwarming van de aarde, die ernstige gevolgen kan hebben voor mens en milieu. We voeren op Schiphol en op onze regionale luchthavens actief beleid op het terugdringen van emissies. Schiphol Group is klimaatneutraal wat zijn eigen activiteiten betreft en maakt momenteel de overgang naar een 'zero-emissions' organisatie. Nu het vinden van klimaatoplossingen voor de lange termijn steeds urgenter wordt, richten we ons op een ambitieuzere doelstelling: geheel zero-emissions worden in 2030; dit betekent dat er geen CO₂ en fijnstof meer vrijkomen bij het gebruik van energie en brandstof voor onze eigen bedrijfsvoering en de grondactiviteiten aan luchtzijde. Dit science based target is in overeenstemming met de omvang van de reductie die nodig is