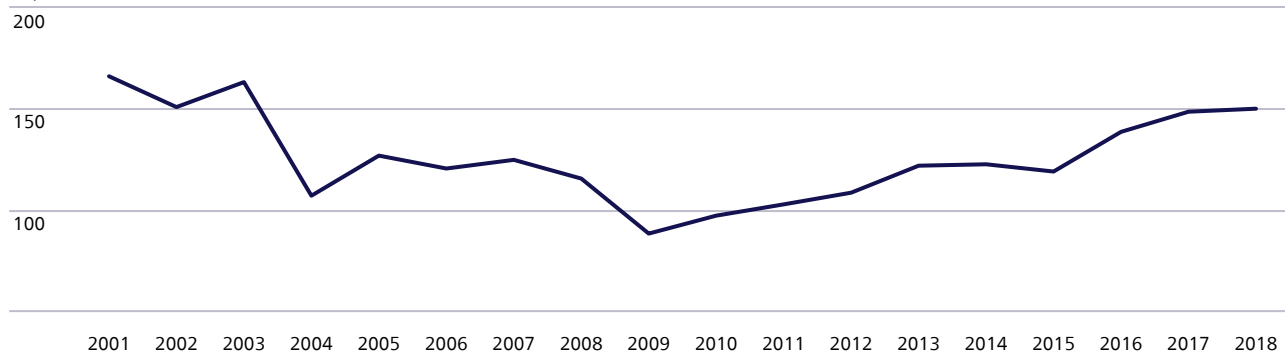


Berekend aantal ernstig gehinderden door geluid

(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

om de uiteindelijke mondiale temperatuurstijging te beperken tot minder dan 2 °C boven het pre-industriële niveau.

Honderd procent Nederlandse windenergie

Om onze doelen te kunnen realiseren, maken we steeds vaker gebruik van duurzame energiebronnen zoals wind en groen gas. In april 2018 openden Schiphol Group, Eneco en de gemeente Vianen het nieuwe windpark Autena. Een belangrijke mijlpaal, omdat de elektriciteit die Schiphol inkoop voor zijn bedrijfsvoering nu voor 100 procent afkomstig is van windenergie. De bouw van windturbines gaat door; vanaf januari 2019 wordt al onze elektriciteit geleverd door nieuw ontwikkelde Nederlandse windparken.

Groen gas

Ook hebben we in 2018 het inkooptraject van een nieuwe aanbesteding voor groen gas (biomethaan) afgerond. Daardoor

zal in de periode 2019-2021 het totale gasverbruik van Schiphol Group voor 10 tot 15 procent bestaan uit groen gas; op Eindhoven Airport is dat 100 procent. De inzet van groen gas als onderdeel van onze bredere energiemix blijft voorlopig beperkt, doordat het in Nederland nog onvoldoende beschikbaar is. We spannen ons daarom in ons aardgasverbruik te beperken en tegelijkertijd onze algehele energiebehoefte te verminderen. Dit doen we door onze faciliteiten energiezuiniger te maken. Een belangrijk voorbeeld hiervan is de recente upgrade van de F-pier, een van onze oudste pieren, naar energielabel A. Zoals aangegeven in de grafiek is het gasverbruik, ondanks het groeiend aantal passagiers op Schiphol, ruim onder het niveau van 1990 uitgekomen. We streven ernaar om in 2030 geheel aardgasvrij te zijn, door onze gasbehoefte te verminderen en het aandeel groen gas te vergroten.

Ontwikkeling van aardgasverbruik en passagiersaantallen



Minder CO₂-emissies

In 2009 introduceerde Airports Council International een CO₂-benchmark voor luchthavens; Schiphol hielp mee bij het ontwikkelen daarvan. Volgens de benchmark behoort Amsterdam Airport Schiphol tot de luchthavens die het actiefst werken aan het reduceren van emissies. We hebben in 2018 voor het zesde jaar op rij het niveau 3+ (het hoogst haalbare niveau) weten te behouden. Belangrijk onderdeel is dat de luchthaven CO₂-neutraal is voor de eigen activiteiten.

De overige emissies van de eigen activiteiten van Schiphol Group worden gecompenseerd door de compensatieregeling garanties van oorsprong (GVO) voor elektriciteit en door het gebruik van CO₂-certificaten voor overige brandstoffen. We hebben dit jaar een energieproject in India gekozen met een Golden Standard-certificaat.

De positieve impact van deze initiatieven blijkt uit de hogere energie-efficiëntie en lagere CO₂-emissies op Schiphol. We zijn er

CO₂-emissies Amsterdam Airport Schiphol

(in tonnen)

Veroorzaakt door		2018	2017	2016	2015	2014
Scope 1	Aardgas dat wordt verbruikt binnen de vergunning van Schiphol Nederland B.V.	16.530	15.668	16.279	19.954	16.190
Scope 2	Elektriciteit	17.098 ¹	87.130	85.916	78.681	81.426
Totale CO₂-emissies		33.628	102.798	102.195	98.635	97.616
Passagiers x 1.000		70.546	67.696	62.705	57.581	54.549
CO ₂ kg/passagier		0,48	1,52	1,63	1,71	1,79
Scope 3	Onder andere elektriciteit en gas van derden, alle wegverkeer van en naar de luchthaven, brandstoffen gerelateerd aan de afhandeling van vliegtuigen en de LTC (landing and take-off cycle).	n.v.t. ²	1.336.381	1.318.419	1.248.957	926.382

1 De uitstoot voor Scope 2 is gebaseerd op de market-based methode. De uitstoot voor Scope 2 volgens de location-based methode bedroeg in 2018 97.839 ton. Deze stijging ten opzichte van 2017 kan worden toegeschreven aan de gewijzigde nationale emissiefactor.

2 De gegevens over 2018 worden gerapporteerd met een vertraging van één jaar.

in 2018 in geslaagd onze reductiedoelstelling voor CO₂ te halen. Hieronder valt de uitstoot door aardgasverbruik (Scope 1) en door elektriciteitsverbruik (Scope 2), terwijl de totale uitstoot voor onze eigen activiteiten (volgens de voorwaarden van de Omgevingsvergunning van SNBV) eveneens is gedaald ten opzichte van 2017. Ook de uitstoot per passagier op Schiphol is in 2018 sterk verbeterd, met een daling naar 0,48 kg CO₂ (2017: 1,52 kg). Dit betekent dat we ons doel voor 2020 van 1,35 kg CO₂ per passagier voortijdig hebben behaald.



Energie-efficiency

Het totale energieverbruik op Schiphol is in 2018 verder gedaald naar 1.901 TJ (2017: 1.990 TJ); dit weerspiegelt het aanhoudende effect van ons energiebesparingsprogramma. Schiphol behaalde een energie-efficiency van 6,06 procent, boven de doelstelling van 5,92 procent.

Naar verwachting zal ons energieverbruik de komende jaren stijgen vanwege de opening van de nieuwe pier en terminal, maar we streven ernaar die stijging via ons energiebesparingsprogramma te reduceren. Meer in het algemeen verwachten we vanaf 2020-2021 een afvlakking van de energiereductie, aangezien veel van onze apparatuur tegen die tijd waarschijnlijk vervangen is door energiebesparende technologie.

Emissies in onze waardeketen

Aangezien Scope 3 door derden verstrekte gegevens bevat, worden de cijfers voor 2018 pas in de loop van 2019 beschikbaar

gesteld. In 2017 steeg de totale uitstoot (Scope 3) met 1,4 procent ten opzichte van 2016. Oorzaken waren de groei in de aantallen passagiers en vliegtuigbewegingen op Schiphol, in het vrachtvervoer over de weg, en in vervoersbewegingen van passagiers van en naar de luchthaven.

Het aanhoudende succes van de verduurzaming van onze eigen activiteiten neemt niet weg dat de meeste CO₂-emissies op Schiphol (Scope 3) worden veroorzaakt door externe organisaties buiten onze directe invloedssfeer. Het merendeel van deze emissies worden veroorzaakt door de landing and take-off cycle, gevolgd door wegverkeer, en brandstoffen in verband met de afhandeling van vliegtuigen. De overgang naar emissievrije voertuigen en duurzame vliegtuigbrandstof zou deze CO₂-emissies verminderen. We werken nauw samen met onze partners in de gehele waardeketen om deze uitdaging op de lange termijn aan te gaan; dit is onderdeel van onze bredere duurzaamheidstransitie (zie ook [Ketenverantwoordelijkheid](#)).

Luchtkwaliteit

Schiphol Group maakt zich sterk voor een goede luchtkwaliteit op en rond zijn luchthavens. We werken aan het terugdringen van NO_x- en (ultra)fijnstofemissies (PM10 en PM2.5). Dit is in het belang van de gezondheid van medewerkers van Schiphol en omwonenden.

De overheid meet de luchtkwaliteit continu. Rondom luchthaven Schiphol staan drie luchtkwaliteitsmeters van de provincie Noord-Holland. De meetwaarden zijn online te raadplegen. Op de locatie Schiphol is in het gebruiksjaar 2018 voldaan aan alle eisen die de overheid stelt voor deze categorie. We hanteren prestatie-indicatoren; we meten de input, zoals het aanleggen van