



Context Schiphol en Omgeving

Inleiding

De relatie tussen de luchthaven Schiphol en de omgeving is een bijzondere. De afgelopen jaren is een aantal maatregelen getroffen om de impact van het vliegverkeer op de omgeving te beperken.

Deze hoofdfactsheet beschrijft op hoofdzaken de interactie tussen de luchthaven Schiphol en de omgeving. Op een aantal maatregelen en onderwerpen wordt dieper in gegaan in aparte factsheets.

De luchthaven Schiphol is belangrijk voor de verbindingen tussen Nederland en belangrijke steden en landen in de wereld. De ontwikkeling van Schiphol richt zich op de verdere versterking van de 'netwerkkwaliteit' van de luchthaven Schiphol: de directe beschikbaarheid van een omvangrijk, wereldwijd en frequent bediend netwerk. Het gaat daarbij om een lijnennet met verbindingen die bijdragen aan de regionale en nationale economie en aan de concurrentiekracht van Nederland. Het lijnennet is vooral zo groot doordat veel buitenlandse passagiers Schiphol als transferluchthaven gebruiken. Schiphol is de thuisbasis van Air France-KLM dat een sterk transferproduct heeft. Door de transferpassagiers kan het netwerk van bestemmingen en frequenties onderhouden worden hetgeen anders economisch niet rendabel zou zijn. In 2011 had Schiphol 313 directe bestemmingen en bijna 50 miljoen passagiers.

Daarnaast stimuleert de luchthaven Schiphol de Nederlandse economie door, direct en indirect, werkgelegenheid te creëren. Bovendien fungeert de luchthaven als vestigingsplaatsfactor; als knooppunt van verbindingen brengt Schiphol veel (internationale) bedrijvigheid met zich mee. Op het luchthaventerrein zijn 500 bedrijven gevestigd met 62.000 medewerkers. In de regio biedt de luchthaven 170.000 banen.

Keerzijde is dat Schiphol lokaal overlast met zich meebrengt in de vorm van onder andere geluidhinder. Om deze effecten te beheersen zijn regels gesteld waaraan Schiphol, de luchtverkeersleiding en de luchtvaartmaatschappijen zich moeten houden. Behalve naar versterking van de netwerkkwaliteit, wordt gestreefd naar een duurzame ontwikkeling van de luchtvaart, met zo min mogelijk geluidhinder voor de omgeving. Daarbij geldt als randvoorwaarde voor de verdere ontwikkeling van de luchthaven Schiphol, dat deze past binnen de bestaande milieugrenzen die de overheid heeft gesteld.

Tafel van Alders

De Tafel van Alders is in 2006 opgericht en heeft tot doel het kabinet te adviseren over de balans tussen de groei van de luchtvaart op Schiphol, de hinderbeperking en de kwaliteit van de omgeving.

De Tafel van Alders is een overlegorgaan over de toekomst van Schiphol en de regio, onder voorzitterschap van de voormalig minister van VROM, de heer Hans Alders. Aan de Tafel van Alders nemen diverse partijen deel: de luchthaven Schiphol, Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), KLM,

de BARIN (brancheorganisatie voor luchtvaartmaatschappijen), het Rijk, betrokken bestuurders van provincies en gemeenten en vertegenwoordigers van omwonenden.

De Tafel van Alders heeft in juni 2007 een advies uitgebracht voor de korte termijn (tot en met 2010) en in oktober 2008 voor de middellange termijn (tot en met 2018/2020). In augustus 2010 heeft de Tafel van Alders een advies uitgebracht over een experiment met het nieuwe normen- en handhavingssysteem waarin ook aanvullende hinderbeperkende maatregelen zijn opgenomen. Het kabinet heeft dit advies overgenomen.

Verdere ontwikkeling Schiphol en bescherming van de omgeving

Aan de Tafel van Alders is een ontwikkelingsrichting voor Schiphol en de omgeving geadviseerd, en overgenomen door het kabinet, waarbij wordt ingezet op een selectieve groei van de luchthaven en een nieuw geluidstelsel.

Een selectieve groei van de luchthaven

In gebruiksjaar 2011 zijn er op Schiphol 416.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer afgehandeld, waarvan 30.026 tussen 23.00 en 7.00 uur. In gebruiksjaar 2007 waren dit er nog 436.000, waarvan 30.800 tussen 23.00 en 7.00 uur. Aan de Tafel van Alders is in 2008 afgesproken dat het verkeersvolume tot en met 2020 begrensd is op 510.000 vliegtuigbewegingen, waarvan maximaal 32.000 tussen 23.00 en 7.00 uur, mits mogelijk binnen de eisen voor een gelijkwaardige bescherming van de omgeving. Om de verwachte toename van het vliegverkeer te accommoderen zullen start- en landingsbanen intensiever worden gebruikt dan nu. Daarbij zal naar verwachting vaker en/of langer de inzet van een tweede startbaan en tweede landingsbaan nodig zijn.

Een nieuw geluidstelsel met strikt geluidspreferentieel baangebruik

Het doel van experiment met het zogenaamde nieuwe normen- en handhavingssysteem voor Schiphol is de operatie op de mainport Schiphol uitvoerbaar te houden voor het accommoderen van de netwerkkwaliteit en op eenvoudige en uitlegbare wijze een goede bescherming te bieden aan de omgeving.

De kern van het beoogde nieuwe stelsel bestaat uit regels voor strikt geluidspreferentieel baangebruik binnen de eisen voor een gelijkwaardige bescherming van de omgeving. Hierbij worden bij voorkeur de banen ingezet die voor het minst aantal mensen geluidbelasting tot gevolg hebben; de Polderbaan en de Kaagbaan. Dit gebeurt binnen de mogelijkheden van operationele maakbaarheid, uitvoerbaarheid en veiligheid.

Na afloop van het experiment (op 31 oktober 2012) zal de Tafel van Alders een definitief advies over het nieuwe stelsel uitbrengen. Bij positief advies komt het nieuwe stelsel in de plaats van het huidige stelsel met grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingpunten.

Convenant Hinderbeperking en Ontwikkeling Schiphol

Aan de Tafel van Alders zijn concrete afspraken gemaakt voor het treffen van maatregelen om de hinder van het vliegverkeer van en naar Schiphol zoveel mogelijk te beperken. Deze afspraken zijn vastgelegd in de Convenanten Hinderbeperking en Ontwikkeling Schiphol (in 2007 voor de korte termijn, in 2008 voor de middellange termijn). De afspraken hebben betrekking op de periode tot en met 2020.

Enkele voorbeelden van hinderbeperkende maatregelen zijn:

- Het aanpassen van vliegroutes,
- Het beperken van nachtelijke vluchten,
- Het weren van lawaaige vliegtuigen,
- Het goed informeren van de omgeving.

Bij de totstandkoming van het convenant zijn de voorstellen voor hinderbeperkende maatregelen getoetst op hun effecten op:

- milieu (waaronder geluid),
- de vliegoperatie (vliegbaarheid, vliegveiligheid, capaciteit en efficiency),
- de veiligheidsrisico's voor de omgeving,
- de ruimtelijke ordening,
- de effecten op de dienstregeling,
- de piekcapaciteit.

Regels voor het ruimtegebruik rond de luchthaven

Beperkingen aan het gebruik van de omgeving helpen om te zorgen dat daar waar veel geluid en risico's worden veroorzaakt door het vliegverkeer, zo min mogelijk mensen wonen. Verder zorgen de regels ervoor dat het vliegverkeer veilig kan vliegen, doordat er bijvoorbeeld dichtbij de vliegroutes geen al te hoge gebouwen staan.

Dichtbij de luchthaven Schiphol is de geluidbelasting het hoogst en zijn de veiligheidsrisico's het grootst. Daarom mogen er in gebieden direct rond de start- en landingsbanen geen nieuwe woningen worden gebouwd en worden bestaande woningen door de betreffende gemeente aangekocht en gesloopt. Ook in gebieden verder van de luchthaven is er als gevolg van de luchtvaart een verhoogde geluidbelasting en zijn er veiligheidsrisico's aanwezig. Daarom is de bouw van nieuwe woningen en van nieuwe bedrijven en andere functies ook daar niet toegestaan. Omdat de effecten van de luchtvaart minder groot zijn dan dichtbij de luchthaven, worden de bestaande woningen hier niet aangekocht en gesloopt. Voor bepaalde situaties kan een uitzondering worden gemaakt op het bouwverbod. Als de bouw wordt toegestaan, gelden er eisen aan de geluidsisolatie van deze gebouwen. De gebieden en beperkingen zijn vastgelegd in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol, welke te vinden is op www.rijksoverheid.nl.

Naast de Alderstafel Schiphol zijn enkele andere organisaties betrokken bij Schiphol en haar omgeving. Deze worden hieronder beschreven.

Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol

CROS staat voor Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol. Dit onafhankelijke overleg- en adviesorgaan verenigt vertegenwoordigers van bewoners, betrokken bestuurders van regionale en lokale overheden en de luchtvaartpartijen Schiphol, KLM en LVNL.

Het doel van de CROS is hinder van Schiphol zoveel mogelijk te beperken en een optimaal gebruik van de luchthaven te bevorderen. Een gebruik dat recht doet aan de belangen van de verschillende leden. Enerzijds betekent dit het stimuleren van de ontwikkeling van de luchthaven Schiphol als mainport. Anderzijds betekent dit het zorgen voor een aangename leefomgeving voor omwonenden van Schiphol.

Convenant Omgevingskwaliteit middellange termijn

De partijen aan de Tafel van Alders stelden in 2008 vast dat er altijd woongebieden zullen zijn waar de hinder, ondanks de hinderbeperkende maatregelen, niet weggenomen kan worden. In deze gebieden moet langs andere wegen de leefkwaliteit in stand worden gehouden en verbeterd. Hiertoe zijn afspraken gemaakt in het Convenant Omgevingskwaliteit middellange termijn. De luchthaven Schiphol, het ministerie van Infrastructuur en Milieu en de provincie Noord-Holland hebben hiertoe ieder 10 miljoen euro beschikbaar gesteld.

Stichting Leefomgeving Schiphol

De Stichting Leefomgeving Schiphol is in het leven geroepen om met de beschikbaar gestelde 30 miljoen euro het Convenant Omgevingskwaliteit uit te voeren. Concreet betekent dit dat de Stichting speciale projecten van gemeenten, in samenwerking met bewoners, ondersteunt. Deze projecten moeten de leefbaarheid van de omgeving vergroten. Ook voorziet de Stichting in uitkeringen in natura aan individueel gedupeerden (mensen en bedrijven) in onleefbare of onwerkbaar situaties die buiten bestaande wettelijke regelingen voor compensatie vallen (zogeheten schrijnende gevallen). Het betreft hier personen die naar de letter van de wet niet in aanmerking komen voor compensatie en isolatie, maar die wel duidelijk benadeeld zijn.

De Stichting heeft inmiddels diverse gebiedsgerichte projecten in de regio ondersteund en uitkeringen in natura gedaan aan individueel gedupeerden. De termijn voor het indienen van nieuwe aanvragen is inmiddels gesloten.

Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (Bas)

Het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (Bas) is in 2007 in het leven geroepen door de luchthaven Schiphol en Luchtverkeersleiding Nederland, en fungeert als klachten- en informatiebureau voor omwonenden van Schiphol. Vóór die tijd viel het klachten- en informatiebureau over vliegverkeer rond Schiphol onder de CROS.

Omwonenden kunnen bij Bas terecht voor al hun vragen en klachten over het vliegverkeer van en naar Schiphol. Bas registreert de klachten en beantwoordt de vragen die het ontvangt. Bas houdt zich verder bezig met het analyseren van ingediende klachten, het rapporteren daarover in kwartaal- en jaarrapporten, en het signaleren van trends in klachtenpatronen. Deze analyses kunnen onderdeel zijn bij het onderzoek en evalueren van hinderbeperkende maatregelen. Bas kan dus niet direct, maar wel indirect zorgen dat er aan de hinder die omwonenden onder vinden, iets wordt gedaan.

Tot slot is Bas vanwege de goede contacten met Schiphol, Luchtverkeersleiding Nederland en het ministerie van Infrastructuur en Milieu goed op de hoogte van actuele informatie die relevant is voor de omgeving. Hierdoor is Bas in staat de omwonenden van Schiphol tijdig te informeren over bijvoorbeeld veranderingen in baan- en routegebruik die invloed kunnen hebben op de omgeving.

Meer weten?

Wilt u meer weten over het vliegverkeer op Schiphol, over Bas, bent u op zoek naar een begrippenlijst of wilt u iets melden? Neem dan contact op met het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol, via 020 – 6015555 of kijk op de website www.bezoekbas.nl.

Wilt u meer lezen over de afspraken van de Tafel van Alders, dan kunt u ook terecht op de website www.alderstafel.nl/schiphol.

Wit u meer weten over het werk van de CROS? Neem dan contact op met de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol, via 023 – 5685230 of kijk op de website www.crosnet.nl.

Versie: September 2012