



FACTSHEET LEEFBAARHEID IN DE REGIO

PDF bij 'KLM over Schiphol' op KLM Corporate website

KLM en leefbaarheid in de regio

KLM heeft de afgelopen decennia bewezen rekening te houden met de belangen van de omgeving. Al in 2003 startte KLM een programma waarbij voor 3 miljard euro geïnvesteerd werd in een geluids- en emissiearme vloot. Dit leidt tot een afname van geluidsenergie van 12% ten opzichte van de voorgaande generatie vliegtuigen. Ook in de operationele sfeer doet KLM actief mee door maatregelen te treffen. Voorbeelden daarvan zijn de continuous descent approach (CDA) een glijvlucht als nadering van de landingsbaan, het na de start volgen van een vaste bochtstraal en taxiën met één motor uit.

Samen met de Luchtverkeersleiding Nederland speelt KLM een grote rol in de ontwikkeling van en de uitvoering van experimenten voor geluidhinderbeperking.

Ook levert KLM de grootste financiële bijdrage aan geluidsisolatieprojecten. Het terugdringen van milieubelasting is al jaren een van haar speerpunten. Ook investeert KLM in onderwijs, werkgelegenheid en sociaal maatschappelijke initiatieven. KLM is zeer actief op het gebied van maatschappelijk verantwoord ondernemen, zie ook <http://www.klm.com/csr/nl/>.

Maatregelen ter bescherming van de omgeving

Naast de investeringen in stillere vliegtuigen, financiële compensatie en bijdragen in onderzoek en experimenten, probeert KLM met de operationele maatregelen ter bescherming van de omgeving zoveel mogelijk rekening te houden met de woon- en leefomstandigheden van de bewoners in de regio. Wel moeten ook hier keuzes worden gemaakt en KLM doet dat in nauw overleg met de Luchtverkeersleiding Schiphol en de Luchthaven Schiphol. Het ontzien van de ene groep bewoners betekent vaak dat hinder wordt verplaatst naar een andere regio. KLM werkt mee aan initiatieven waar per saldo een duidelijke verbetering met zo min mogelijk hinderverplaatsing optreedt zoals ook in het Aldersakkoord van 2008 is afgesproken.

Operationele maatregelen kunnen worden genomen bij het aanvliegen en het uitvliegen. Bij het aanvliegen in de nacht, tussen 23.00 en 06.00 uur, volgt KLM waar mogelijk de continuous descent approach (CDA). Dat is een zogenaamde glijvluchtnadering die minder geluid genereert dan de traditionele nadering. Zij beschikt daarvoor over speciale navigatieapparatuur. KLM onderzoekt de mogelijkheden om deze techniek ook in te zetten tussen 22.00 en 23.00 uur. Het doel is verdergaande geluidvermindering voor het gebied rondom Schiphol, maar KLM wil ook het milieu te sparen

door brandstofverbruik en emissies te reduceren. Voor een uitvliegroute vanaf de Kaaqbaan heeft KLM een zogenaamde vaste bochtstraal ontwikkeld waarbij vliegtuigen binnen een vast pad uitvliegen. Ook hiervoor is speciale navigatieapparatuur geïnstalleerd. Hierdoor kan geluid minder 'uitwaaieren' en dat levert in het gebied tussen Hoofddorp en Nieuw Vennep per saldo minder gehinderde huishoudens op. De vaste bochtstraal is een wereldprimeur, deze techniek wordt in Nederland voor het eerst toegepast voor geluidhinderbeperking. De techniek wordt elders in de wereld alleen toegepast bij luchthavens in bergachtige gebieden.

Het is belangrijk te weten dat bij alle experimenten veiligheid eerste prioriteit blijft. Ook zijn operationele maatregelen nooit uitvoerbaar zonder intensieve samenwerking met of toestemming van de Luchtverkeersleiding Nederland.

Geluidsisolatie Schiphol

Ook het beleid van de overheid is erop gericht nadelige effecten van de luchthaven te beperken. Daarom voert de overheid in de omgeving van Schiphol een aantal geluidsisolatieprojecten uit. Al begin jaren '80 besloot de regering tot isolatie van woningen rond Schiphol, het project Geluidsisolatie Schiphol (GIS). Dit wordt uitgevoerd door Progis. Inmiddels zijn circa 12.000 woningen geïsoleerd tegen vliegtuiggeluid.

Eind 2006 is het derde Geluidsisolatieproject Schiphol van start gegaan, GIS-3. Dit project loopt tot in 2011. Daarnaast kent het Schadeschap luchthaven Schiphol schadeclaims van (individuele) bewoners toe.

Veel bewoners in de omgeving denken dat GIS en het Schadeschap uitsluitend gefinancierd worden door belastinggeld of dat andere partijen zoals de luchthaven Schiphol aanzienlijke bedragen hiervoor vrijmaken. Het zijn echter de luchtvaartmaatschappijen die op Schiphol vliegen die het leeuwendeel van de kosten op zich nemen, waarbij KLM de grootste betaler is. Zij heeft al meer dan 500 miljoen euro betaald aan isolatieprojecten. De verwachting is dat de overheid tot het jaar 2015 700 miljoen begroot voor isolatieprojecten waarvan de luchtvaartmaatschappijen 84% betalen.

Informatieplicht bij huur of aanschaf van woningen

Een van de afspraken in het Alders akkoord van 2008 was dat er een informatieplicht zal worden ingevoerd in contracten voor huurders of kopers van woningen in de geluidgehinderde regio rondom Schiphol. De sector en de aan de Tafel zittende gemeenten waren het hierover eens. Door de informatieplicht worden nieuwe bewoners actief geïnformeerd dat zij last kunnen ondervinden van landend- en of startend vliegverkeer.

De luchtvaartsector - inclusief de KLM - doet er door selectieve groei, investeringen in innovatie en duurzaamheid (lees leefbaarheid) alles aan om de afspraken uit het Alders akkoord na te komen. Ook de Provincie en gemeenten in de regio moeten hiermee rekening houden bij hun nieuwbouwplannen en bij de verwachtingen die zij wekken bij nieuwe bewoners. ■