

Amsterdam, 28-9-2022

Geachte leden van de commissie Infrastructuur en Waterstaat,

Donderdag 6 oktober bespreekt u de toekomst van de luchtvaart in Nederland in het commissiedebat Luchtvaart. Het belooft een historisch debat te worden. Het taboe is doorbroken. Er wordt afscheid genomen met het historische groeibeleid en een eerste stap gezet om de luchtvaart binnen de natuurlijke grenzen van de samenleving te brengen. De Minister zet moedig de eerste stap met het krimpbesluit. Voor de integrale oplossing, zoals het coalitieakkoord¹ belooft, is echter meer nodig. Wij vragen u daarom om het volgende:

- **Steun het krimpbesluit van de Minister** om geluidsoverlast aan te pakken en het aantal vliegbewegingen op Schiphol terug te brengen.
- Scherp de hoofdlijnenbrief aan ***tot een daadwerkelijk integrale aanpak*** van de grote uitdagingen waar de luchtvaart voor staat: geluid, ultrafijnstof en gezondheidseffecten, stikstof, klimaatverandering en arbeidsomstandigheden en -voorwaarden.
- Roep de overheid op **zich als actief aandeelhouder van zowel KLM als Schiphol Group op te stellen** en de partijen gedegen maatschappelijk verantwoord beleid te laten voeren.

Steun het krimpbesluit van de Minister

Deze Minister kiest voor een nieuwe, andere koers; een belangrijke stap voor de bescherming van omwonenden en het herstel van de rechtsstaat. Hij heeft een moedig begin gemaakt met het besluit van krimp naar 440.000 vliegbewegingen. Dat verdient uw steun.

Wij roepen u op uw steun uit te spreken voor de krimpkoers van de Minister

Geen daadwerkelijk integrale aanpak

Het coalitieakkoord stelt terecht dat klimaat, stikstof, (ultra)fijnstof, geluidsoverlast, kwaliteit van de leefomgeving, veiligheid en woningbouw vragen om een integrale aanpak die zekerheid en perspectief biedt voor zowel burgers als sector. Helaas ligt deze aanpak nog altijd niet voor aan de Kamer. De hoofdlijnenbrief geeft geen zicht op het oplossen van de impasse rond de afwezige **natuurvergunning** van de luchthavens waardoor deze illegale en onacceptabele situatie maar blijft voortduren. De voorgestelde krimp naar 440.000 vliegbewegingen op Schiphol garandeert niet dat de huidige **geluidsnormen gehaald worden**.² Bovendien blijven ook bij de nu gehanteerde geluidsnormen de ernstige hinder en -slaapverstoring onverantwoord hoog, zo blijkt uit de WHO-richtlijn. De uitstoot van **CO₂ en niet-CO₂ klimaateffecten wordt onvoldoende ingeperkt** om in de

¹ *Regeerakkoord 2022: Tegelijkertijd moet er aandacht zijn voor het verminderen van de negatieve effecten van luchtvaart op mens, milieu en natuur. Er spelen rond de luchthaven diverse uitdagingen op het gebied van stikstof, (ultra)fijnstof, geluidsoverlast, leefomgevingskwaliteit, veiligheid en woningbouw. Dit vraagt om een integrale oplossing die zekerheid en perspectief biedt voor zowel de hubfunctie van Schiphol als de omgeving van de luchthaven. Het kabinet zal hierover in 2022 besluiten en hierbij de opening van vliegveld Lelystad betrekken en hierbij ook de laagvliegroutes in ogenschouw nemen.*

² Onderzoek To70: zonder vlootvernieuwing zijn t/m 2023 ca. 400.000 – 440.000 vliegbeweging mogelijk. Inclusief vlootvernieuwing zijn t/m 2023 (o.b.v. de pré-COVID trend): ca. 450.000 – 465.000 vliegbewegingen mogelijk. Bij uitblijvende vlootvernieuwing is het dus waarschijnlijk dat de wettelijke normen niet gehaald worden, ook bij 440.000 vluchten.

buurt te komen van een pad naar het 1,5 graden doel uit het klimaatakkoord van Parijs. Het krimpbesluit is vooralsnog een tijdelijke maatregel en garandeert niet dat ook klimaatdoelen worden gehaald. Snelle invoering van het CO₂-plafond is en blijft belangrijk. De **aanpak van (ultra-)fijnstof** voor zowel **omwonenden** als **werknemers van de luchthaven** schiet schromelijk tekort. Bewoners en werknemers op Schiphol weten niet eens aan welke concentratie ultrafijn stof ze worden blootgesteld terwijl de bewijzen van gezondheidsschade zich opstapelen.

Wij roepen u op de Minister te verzoeken de hoofdlijnenbrief aan te scherpen tot een daadwerkelijk integrale aanpak om luchtvaart binnen natuurlijke grenzen te brengen van klimaat, stikstof, (ultra)fijnstof, geluidsoverlast, kwaliteit van de leefomgeving en veiligheid

De overheid als actief aandeelhouder van KLM en Schiphol Group

Schiphol laat een extra terminal bouwen voor 1 miljard euro om meer intercontinentaal vliegverkeer te kunnen verwerken. Het maakt zo duidelijk dat het zich weinig aantrekt van afspraken om geluid, stikstof, CO₂ en ultrafijnstof te verlagen. Maar naast regelgever is de overheid ook mede-eigenaar van Schiphol en KLM. De Kamer kan de Minister van Financiën oproepen om zich als actief aandeelhouder in te zetten voor verantwoord maatschappelijk beleid van deze bedrijven. Het kan eisen stellen aan klimaatplannen, investeringen in verduurzaming, transparantie, een open dialoog met omwonenden, het opereren binnen vastgestelde geluidsgrenzen, aanvragen van een passende natuurvergunning en het bieden van goede bescherming en arbeidsvoorwaarden voor de werknemers in de sector inclusief toeleveranciers.

Wij vragen u om de Minister op te roepen zich actief in te zetten als aandeelhouder om de maatschappelijke doelen te beschermen

De Minister heeft een moedig begin gemaakt. Met uw inzet is een integrale oplossing om de luchtvaart binnen de natuurlijke grenzen van de samenleving te brengen nog haalbaar. Dat vergt steun voor krimp, een integrale oplossing en een actieve rol als aandeelhouder. Wij hopen dat u zich voor deze punten in wilt zetten, voor een rechtvaardig klimaat- en milieubeleid voor de luchtvaart. Als u vragen heeft, meer informatie wilt of misschien wel heel andere ideeën heeft die u aan ons wilt voorleggen, horen we natuurlijk graag van u.

Hoogachtend,

Bram van Liere

Namens Greenpeace, Milieudefensie, Natuur & Milieu, Natuur en Milieufederatie Noord-Holland

Bijlage

In deze bijlage vindt u een korte toelichting op de in de brief genoemde natuurlijke grenzen: Klimaat, natuur & stikstof, geluid, ultrafijn stof en arbeidsomstandigheden. Dit zijn de natuurlijke grenzen van de samenleving:

Klimaat

- Minstens 50% reductie in 2030 ten opzichte van 2005
- Zero emissie in 2050
- Beleid voor non-CO₂ effecten

Luchtvaart is gebonden aan het klimaatakkoord van Parijs en dient evenredig bij te dragen aan het behalen van klimaatdoelen. Zonder de bijdrage van luchtvaart zullen andere sectoren en burgers nog meer moeten doen. Een halvering van de CO₂-uitstoot van de internationale luchtvaart in 2030 is de minimale bijdrage die de luchtvaart zou moeten leveren. Dit is in lijn met de reductie die wereldwijd noodzakelijk is om met 50% kans het 1,5 graad doel uit het Klimaatakkoord van Parijs te halen, volgens het meest recente IPCC rapport. Daarom is dit voor de luchtvaartsector in een rijk land met een grote historische bijdrage aan het veroorzaken van klimaatverandering de minimale noodzakelijke bijdrage. De CO₂-reductiedoelstelling voor de internationale luchtvaart moet worden aangescherpt in de uitvoeringsagenda luchtvaartnota naar deze ondergrens en uiteindelijk wettelijk worden vastgelegd in het voorgenomen CO₂ plafond.

Natuur en stikstof

- Handhaven nu Schiphol geen natuurvergunning heeft
- Minimaal 50% NO_x reductie in 2030 ten opzichte van 2019
- Wettelijk bindend NO_x reductiedoel
- Salderen niet toestaan

Net als de landbouw en iedere andere sector in Nederland moet ook de luchtvaart meedoen en fors minder stikstof uitstoten. Na Tata Steel is Schiphol de grootste individuele uitstootbron van Nederland.^[1] Ook de luchtvaart moet haar NO_x uitstoot halveren in 2030, om bij te dragen aan de doelstelling in het coalitieakkoord. De luchtvaart kan niet minder doen en verwachten dat andere sectoren meer reduceren zodat de luchtvaart kan blijven vervuilen, bijvoorbeeld door te salderen en veehouderijen uit te kopen. Het besluit tot beperking van het aantal vluchten is onvoldoende om de stikstofuitstoot te verminderen. Daarnaast hebben Schiphol, Rotterdam, Eindhoven, Maastricht en Lelystad geen natuurvergunning. Voor Schiphol biedt ook het inperken tot 440.000 geen perspectief op het verlenen van deze vergunning. Ook bij dit aantal vluchten is de uitstoot hoger dan het bestaande recht, blijkt uit de Hoofdlijnenbrief Schiphol van 24 juni. Nu Schiphol zonder de vereiste vergunning opereert, kan deze situatie niet langer voortduren en is het nodig om te handhaven.

^[1] <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2022/04/05/22143530bijlage1-top100-van-stikstofoxiden-bronnen-nox-als-no2>

Geluidshinder en slaapverstoring

Omwonenden in de wijde omtrek van Schiphol ervaren ernstige geluidhinder en slaapverstoring. De geluidhinder rond Schiphol is in de periode 2016-2020 zelfs toegenomen en hierdoor veroorzaakte slaapverstoring komt zeker vier maal vaker voor dan berekend met de door het Rijk erkende modellen (rond Schiphol in 2020: berekend 25.000 ernstig slaapverstoorden, gemeten 100.000 ernstig slaapverstoorden; voor Eindhoven in 2016: berekend 20 ernstig slaapverstoorden, gemeten 17.000 ernstig slaapverstoorden). Zowel slaapverstoring als geluidhinder brengen ernstige gezondheidsrisico's met zich mee voor de omwonenden van de luchthaven. Deze risicofactoren zijn merkbaar voor bewoners tot op 40 kilometer afstand van Schiphol, ver buiten de huidige berekende contouren. Geluidhinder en slaapverstoring kunnen leiden tot gezondheidsklachten; zo is er een duidelijk verband tussen langdurige blootstelling aan (vliegtuig)geluid en een verhoogde bloeddruk, hart- en vaatziekten, beroertes en chronische ziektes. Dit probleem betreft niet alleen tot de wijde omtrek van Schiphol, maar doet zich ook voor rondom Eindhoven airports en de militaire luchthavens in Brabant. Het meest recente rapport hierover van GGD GHOR NL, uit juli 2022, toont aan dat de hinder in veel gebieden (ver) boven de WHO streefwaarden uitkomt. De huidige regelgeving, gebaseerd op een hogere waarde dan het WHO-advies, biedt onvoldoende beschermingsniveau.

Gezondheidsklachten ultrafijnstof

Naast geluidhinder heeft ook ultrafijnstof korte- en langetermijneffecten op de gezondheid van omwonenden, zo toont onderzoek van het RIVM aan. De resultaten van een in 2017 gestart onderzoek wijst uit dat ultrafijnstof op korte termijn een verhoging van luchtwegklachten bij basisschoolkinderen in de buurt van de luchthaven geeft. Nu zijn ook de langetermijneffecten op de gezondheid onderzocht. Hieruit blijkt dat langdurige blootstelling aan ultrafijnstof van vliegverkeer mogelijk effect heeft op het hart- en vaatstelsel. Minstens 110.000 mensen in de directe nabijheid van de luchthaven hebben een twee keer zo groot risico op sterfte aan hartritmestoornissen, het gebruik van medicijnen voor hartaandoeningen en aangeboren afwijkingen dan mensen die verder van de luchthaven wonen. Bovenop deze risico's gelden ook nog eens de risico's van geluidshinder en fijnstof (door meerdere bronnen zoals wegverkeer) en het al bestaande verhoogde risico voor kwetsbare groepen in deze stedelijke regio's.

Arbeidsomstandigheden

De Gezondheidsraad stelt dat Nederland meer moet doen om de uitstoot van ultrafijnstof^[1] terug te dringen en te zorgen dat mensen er minder aan worden blootgesteld. De raad adviseert in haar rapport over te nemen maatregelen en noemt daarbij uitdrukkelijk de luchtvaart en Schiphol.

De werknemers op Schiphol hebben te maken met alle soorten van blootstelling: langdurige blootstelling, maar ook kortdurende piekbelasting bij startende en taxiënde vliegtuigen en dat jaren achtereen. Kortdurende blootstelling aan ultrafijnstof is slecht voor het hart- en vaatstelsel en de luchtwegen. Langdurige blootstelling aan ultrafijnstof kan luchtwegaandoeningen (zoals astma en COPD) en hart- en vaatziekten (zoals hoge bloeddruk, hartfalen en infarcten) veroorzaken en de ontwikkeling van de foetus remmen.

Werkgevers, of dat nu de KLM, Schiphol of inhuurbedrijven zijn, hebben de verplichting om maatregelen te nemen om de gezondheid van de werknemers te beschermen. KLM en Schiphol moeten een (private) maximale grenswaarde voor blootstelling aan ultrafijnstof instellen op het niveau waarbij geen gezondheidsschade kan ontstaan bij werknemers, zoals die bijvoorbeeld ook bestaan voor rijksambtenaren.

[1] Ultrafijnstof bestaat uit deeltjes die kleiner zijn dan 0,1 micrometer, oftewel een tienduizendste van een millimeter. De zeer kleine deeltjes dringen diep door in de longen en beschadigen vitale organen zoals het hart en de vaten.