

https://schipholwatch.nl/2021/12/24/bewonersorganisaties-eisen-actie-op-uitstoot-giftige-stoffen-schiphol/?utm_source=nieuwsbrief&utm_medium=email&utm_campaign=%5BRSSITEM%3ATITLE%5D&utm_content=HTML

SchipholWatch, Politiek, 24 december 2021

Bewonersorganisaties eisen actie op uitstoot giftige stoffen Schiphol

Demissionair minister Barbara Visser van Infrastructuur (I&W) **antwoorde** op verzoek van de vaste kamercommissie voor I&W op een **brief** die wij haar stuurden op 17 september van dit jaar. In haar antwoorden bagatelliseerde zij de kankerverwekkende uitstoot van Schiphol en stelde zij omwonenden medeverantwoordelijk voor de gemaakte beleidskeuzes. We klimmen opnieuw in de pen.

“Geachte excellentie,

Uw antwoorden op onze brief van 17 september jongstleden zijn voor ons teleurstellend en onbevredigend. U gaat niet in op de grote zorgen van omwonenden van vliegvelden. In tegenstelling tot de situatie rond Tata Steel biedt u geen erkenning van de problemen en risico's. Evenmin weerspreekt of weerlegt u de door ons gepresenteerde feiten.

Wat ons onder meer tegen de borst stuit is dat de door u gebruikte argumentatie regelrecht in tegenspraak is met de inhoud van uw eigen beleidsdocumenten. Niet op details, maar zelfs op hoofdlijnen. Dat verontrust ons zeer.

In het dossier Schiphol zullen altijd verschillen van inzicht bestaan tussen omwonenden en de overheid. Dat begrijpen we, u heeft immers ook andere belangen mee te wegen. Daarbij is het wel essentieel dat er besloten wordt op basis van juiste en verifieerbare informatie.

Uw suggesties dat verbeteringen optreden in de uitstoot van zeer zorgwekkende stoffen als gevolg van de beleidsvoornemens uit de Luchtvaartnota of de Herziening Luchtruim zijn ons inziens niet zuiver. Beide nota's, plus de bijbehorende milieueffectrapportages melden anders.

We roepen u dan ook met klem op uw antwoorden aan de Vaste Commissie voor I&W van de Tweede Kamer, en daarmee aan ons, te herzien. Volgens de parlementaire spelregels verdient de Kamer correcte informatie te ontvangen. Wij gaan nu puntsgewijs in detail in op uw antwoorden.

Aanpassing luchtvaartbeleid

Op onze vragen of er nog wel ruimte is voor Schiphol als het zo vervuילend blijft geeft u onder meer aan dat met de Luchtvaartnota een nieuwe koers wordt ingezet naar een duurzame luchtvaart. Ook refereert u aan een onderzoek van RIVM over fijnstof en aan het Schone Lucht Akkoord. Ter duiding neemt u een tabel op met de totale uitstoot van een aantal zeer zorgwekkende stoffen.

Ten eerste: de Luchtvaartnota heeft geen formele status en is niet door de Kamer aangenomen. Op zijn best heeft deze de status van een voornemen voor nieuw te vormen beleid. De reacties op deze nota waren indertijd niet mals. “*Adviescommissie vernietigend over luchtvaartbeleid Van Nieuwenhuizen*”, kopte de Volksrant. “*Luchtvaartnota kabinet is te vaag om gevolgen voor milieu te kunnen bepalen*”, aldus het NRC. “*Huiswerk voor Van Nieuwenhuizen, vernietigend rapport over Luchtvaartnota*”, schreef RTL Nieuws.

De Commissie MER oordeelde in deze lijn dat “de Commissie concludeert dat het rapport niet aansluit bij de nota en dat bruikbare milieu-informatie om concrete doelen of maatregelen te onderbouwen, nog niet beschikbaar is” en “ze legt weliswaar een reductiedoel voor CO₂ vast, maar benoemt verder geen concrete doelen voor luchtkwaliteit, geluid of bescherming van de natuur”.

Geen zicht op de effecten

En het Kennis Instituut voor Mobiliteit van uw eigen Ministerie stelde “de PlanMER geeft, door het niet beschouwen van een aantal belangrijke componenten van maatschappelijke welvaart, geen beeld van de volledige economische effecten, noch van de effecten voor Nederland als geheel. Ook geeft de aanpak nog geen goed zicht op de effecten van de voorkeursstrategie”.

De Bestuurlijke Regio Schiphol, met daarin 56 gemeenten en vier provincies, zei “we herkennen veel van onze ideeën en suggesties, maar deze zijn niet uitgewerkt in de nota. Ook is niet helder hoe de onderdelen uit de nota zich tot elkaar verhouden. Er lijkt gekozen voor groei zonder randvoorwaarden. Daarmee lijkt de afweging tussen groei en leefbaarheid uit balans” en “nut en noodzaak, de consequenties voor de omgeving, de keuzes die daarbij worden gemaakt en de gevolgen daarvan voor ruimtegebruik, gezondheid en het klimaat zijn niet in beeld gebracht. Zelfs de grenswaarden waarop het kabinet wil gaan sturen zijn niet helder”.

De BRS sluit deze kritiek zelfs af met het onomwonden “de luchtvaartnota kan in zijn huidige vorm niet op regionaal draagvlak rekenen”.

Met deze kritiek wordt het uitermate onwaarschijnlijk dat de nota door een nieuw kabinet en een nieuwe Kamer wordt aangenomen en tot beleid zal worden verheven. Uit de kritiek blijkt duidelijk dat er vanuit de nota niets zinnigs te zeggen valt over de milieueffecten en de luchtkwaliteit. Het is daarom onterecht dat u juist de Luchtvaartnota aanhaalt om te beweren dat deze zou gaan leiden tot verbetering van die luchtkwaliteit en een vermindering van de gezondheidsrisico's.

Geen zicht op verbetering luchtkwaliteit

In het onwaarschijnlijke geval dat de nota wel tot beleid zou worden gepromoveerd, geeft deze geen enkele aanleiding om te mogen veronderstellen dat de luchtkwaliteit gaat verbeteren, zoals u doet voorkomen. Enkele citaten uit de nota.

“De nadelen van vliegen worden steeds duidelijker. De uitstoot van CO₂, (ultra-) fijnstof, stikstof en geluidsoverlast stijgt door de groei van de luchtvaart. Nieuwe, schone technieken kunnen dat tempo niet bijbenen”, zie pagina 87.

“En kerosine die beter is voor het klimaat, is niet vanzelfsprekend beter voor de luchtkwaliteit”, staat te lezen op pagina 12.

De bijbehorende milieueffectrapportage vermeldt verder dat “het verdienmodel niet tot doel heeft de emissies te reduceren en de luchtkwaliteit te verbeteren” en “rondom luchthavens is te verwachten dat ten opzichte van 2018 er waarschijnlijk een toename van de stikstofemissie en depositie zal plaatsvinden door de groei van het aantal vliegtuigbewegingen”, beide op pagina 134. Gevolgd door “Doordat verwacht wordt dat de achtergrondconcentraties van NO_x en fijnstof in de toekomst zullen dalen, is de verwachting dat de luchtkwaliteit ook in de omgeving van luchthavens zal verbeteren, zelfs als de uitstoot van de luchtvaart meer NO_x en fijnstof zal uitstoten”.

Juist meer uitstoot, niet minder

In deze MER staat dus onomwonden dat de luchtvaart meer gaat uitstoten – niet minder – en dat andere sectoren dit moeten gaan oplossen. Echter betreft die compensatie uit andere sectoren niet de luchtvaart-specifieke zeer zorgwekkende stoffen waarover wij u in eerste instantie schreven. Die uitstoot neemt dus toe, tezamen met de uitstoot van NO_x en fijnstof. Winst in een sector als de landbouw zal immers niet leiden tot een verminderde uitstoot van kankerverwekkende stoffen als benzeen, naftaleen of formaldehyde.

Samenvattend: de politieke toekomst van de Luchtvaartnota is uitermate onzeker, deskundigen stellen dat de nota onvolwassen en inconsistent is en dat ermee niets te zeggen valt over de milieueffecten en de luchtkwaliteit. Sterker nog: in de nota staat te lezen dat de luchtkwaliteit juist slechter wordt door de groei en dat de uitstoot van zeer zorgwekkende stoffen toeneemt.

Verwijzen naar deze nota is daarom geen antwoord op onze vraag. Het neemt onze zorgen evenmin weg, integendeel.

Info ultrafijnstof wél beschikbaar

Verderop in uw brief verwijst u naar een onderzoek van het RIVM over ultrafijnstof. Daarbij geeft u aan dat er nog weinig bekend is over de effecten ervan. En verwijst u naar een maatregel die Schiphol onderzoekt om duurzaam te taxiën.

Zoals in onze eerste brief al aangegeven, heeft de Gezondheidsraad in september jongstleden een advies uitgebracht over ultrafijnstof. Daarin wordt het vliegverkeer genoemd als belangrijke bron van ultrafijnstof. Over Schiphol schrijft de raad: “Onderzoek naar de invloed van kortdurende blootstelling aan UFP geeft aanwijzingen voor het optreden van nadelige effecten op het hart- en vaatstelsel en op de luchtwegen.” Deze resultaten liggen volgens de raad in het verlengde van het RIVM-onderzoek naar kortdurende blootstelling aan ultrafijnstof.

Belangrijk is dat de Gezondheidsraad stelt dat “hoewel nadere inzichten en preciezere bepalingen gewenst zijn, is het niet nodig om te wachten met het treffen van maatregelen. Er zijn namelijk sterkere aanwijzingen dat UFP de gezondheid kan schaden. Bovendien dringen veel maatregelen ook de uitstoot van andere componenten van luchtverontreiniging terug.”

De Gezondheidsraad vindt de situatie dus dermate zorgelijk dat directe maatregelen worden aangeraden. Er is voldoende wetenschappelijke grond om tot deze aanbeveling te komen en er is dus – in tegenstelling tot wat u schrijft aan de Kamer – wel degelijk voldoende bekend. En wat bekend is, is dermate zorgwekkend dat de raad directe maatregelen aanbeveelt.

We verzoeken u én de Kamer dringen om te handelen naar dit advies.

Reportage Zembla

De recente uitzending van Zembla over de blootstelling van Schiphol-medewerkers aan ultrafijnstof heeft onze zorgen verder aangewakkerd. Platformmedewerkers worden direct blootgesteld aan deze gevaren, maar omwonenden worden ook tot honderden keren per dag blootgesteld aan vliegtuigen die in veel gevallen laag over woonwijken scheren. Ook vaak op vol vermogen en dus met volle uitstoot omdat zij zo snel mogelijk richting een bepaalde vlieghoogte willen stijgen. De risico's voor de gezondheid van omwonenden zijn evident.

In onze opinie zou dit ook voor u en de Minister van VWS een grote zorg moeten zijn. De waarschuwingen en adviezen van de Gezondheidsraad leggen u een zware verantwoordelijkheid op, waarbij toepassing van het voorzorgsprincipe leidend zou moeten zijn.

Het elektrisch taxiën dat Schiphol onderzoekt kan soelaas bieden voor de medewerkers van het vliegveld, maar biedt geen oplossing voor omwonenden.

Verder heeft u volgens uw brief de hoop gevestigd op het Schone Lucht Akkoord. Graag wijzen wij u op het feit dat dit akkoord zich slechts richt op fijnstof en stikstofdioxide. De zeer zorgwekkende stoffen waarover wij u schreven, vallen buiten deze scope. Het is voor ons moeilijk te begrijpen waarom u dan toch de verwijzing naar dit akkoord hanteert.

Duiding uitstoot ontbreekt

En daarmee zijn we aangekomen bij een voor ons heikel punt in uw antwoorden. U neemt om 'deze hoeveelheden te kunnen duiden' een tabel op met de uitstoot over heel Nederland in vergelijking met de uitstoot van Schiphol. In uw brief ontbreekt voorts iedere duiding.

Buiten deze tabel is er geen uitleg, waardoor onduidelijk is wat u met deze cijfers wenst te zeggen. Geeft u met de tabel aan dat het met de lokale uitstoot rond Schiphol wel meevalt? Waarom brengt u deze cijfers als u er geen oordeel aan verbindt? En wat zegt het om de geconcentreerde uitstoot in een beperkt gebied rond Schiphol te vergelijken met de totale uitstoot van heel Nederland. Het gaat immers om een zeer beperkt gebied omdat de uitstootcijfers van Schiphol slechts worden meegenomen tot een vlieghoogte van 3000 voet, circa 900 meter. De uitstoot leidt hierdoor tot hoge concentraties, volgens berekeningen tot wel vijftien keer zo hoog als elders in ons land.

We zouden het dan ook zeer op prijs stellen wat u beoogt met het opnemen van de tabel en of u van mening bent dat het wel meevalt met de uitstoot van zeer zorgwekkende stoffen rond Schiphol.

Krimp Schiphol om gezondheid te garanderen

Wij vroegen u in onze eerste brief het aantal vluchten op Schiphol voorlopig te bevroeren op 350.000 en een concreet krimpscenario te ontwikkelen met een maatschappelijke kosten-baten analyse (mkba) waarin ook een beoordeling is opgenomen van de gezondheidsaspecten. U antwoordt nu dat het aan een volgend kabinet is om beslissingen te nemen over de Luchtvaartnota.

U gaat in het geheel niet in op de vraag naar een mkba voor een kleiner Schiphol. We verzoeken u vriendelijk dit alsnog te doen. De maatschappelijke kosten als gevolg van de gezondheidsrisico's zijn immens. Dat rechtvaardigt serieus te onderzoeken wat een krimpscenario kan betekenen in de balans van maatschappelijke kosten en baten.

Een kleinere luchthaven met minder vluchten is immers waarschijnlijk de enige weg naar een veilige leefomgeving in de regio Schiphol. Eerdere studies – onder meer een studie in opdracht van de Gemeente Aalsmeer door onderzoeksbureau CE Delft – toonden al aan dat het verkleinen van Schiphol kan leiden tot welvaartswinst.

Op basis van deze kennis mag het opnemen van een krimpscenario niet a priori worden uitgesloten. Vooral niet omdat nu is gebleken dat de uitstoot van zeer zorgwekkende, deels kankerverwekkende, stoffen en ultrafijnstof als zeer risicovol moet worden beschouwd voor omwonenden.

Zeer zorgwekkende stoffen beoordelen

In de beoordeling van het Luchthavenbesluit verzoeken we u en de Kamer de uitstoot van zeer zorgwekkende stoffen, milieubalans-stoffen en ultrafijnstof zwaarwegend mee te nemen. Een veilige leefomgeving is een grondrecht en daarmee een basisconditie. Pas als daaraan is voldaan, komen andere belangen in zicht, zoals die van de luchtvaartsector.

Graag wijzen we u op het gegeven dat mocht het nodig zijn, er andere wegen bestaan om dit recht af te dwingen. We voelen ons daarin gesterkt door de op 8 oktober aangenomen resolutie van de Verenigde Naties waarin het recht op een veilige, schone, gezonde en duurzame omgeving wordt erkend als universeel mensenrecht.

Bewoners hebben niet ingestemd

Helaas moeten we u medelen dat wij zeer ontstemd zijn over uw verwijzing naar de Omgevingsraad Schiphol (ORS) als zou deze hebben ingestemd met de uitstoot van onder meer de zeer zorgwekkende stoffen en met het maximum van 500.000 vluchten waarvan 29.000 nachtvluchten.

ORS is volgens wetenschappelijk onderzoek van de Universiteit Utrecht een vorm van pseudo-participatie geweest. Dat onderzoek heet '[In the Shadow of the Corporate State](#)' en geeft duidelijk aan dat de ORS weliswaar de mogelijkheid bood tot discussie, maar dat geen enkele inbreng van de bewonersvertegenwoordigers substantiële verbeteringen heeft opgeleverd.

Het zal u bekend zijn dat alle deelnemende gemeenten en provincies per 1 januari 2022 uit ORS zijn gestapt als definitieve bezegeling van een overleg dat nooit heeft geleid tot veranderingen.

Beide tonen aan dat andere partijen dan de luchtvaartsector en het Ministerie nimmer echte invloed hebben gehad. Dat omwonenden ingestemd zouden hebben met de genoemde vluchtaantallen en de uitstoot van giftige stoffen boven hun woningen is daarmee een ons inziens kwalijke verdraaiing van de feiten.

In ons schrijven van medio september 2021 vragen we u dringend het gedoogbeleid rond Schiphol eindelijk te beëindigen en de Inspectie Leefomgeving & Transport

(ILT) opdracht te geven weer de bestaande regelgeving te handhaven. U stelt daarop dat alle partijen zouden hebben ingestemd met het huidige ‘anticiperende’ handhaven en dat dit juridisch niet aanvechtbaar zou zijn.

Als u onder ‘alle partijen’ ook de omwonenden vat, wijzen we u graag op de eerdere passage van deze brief over de pseudo-participatie. Er is geen invloed door omwonenden geweest op de besluitvorming en daarom ook niet op het besluit om anticiperend te gaan handhaven op het nog vast te leggen Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel.

Opmerkelijk standpunt

Uw standpunt als Minister dat de wet niet hoeft te worden gehandhaafd omdat belanghebbenden dit tot nu toe niet via de rechter hebben kunnen afdwingen, vinden wij vanuit de democratische rechtsorde bezien zeer opmerkelijk.

Saillant hierbij is dat de ILT u op 5 november jongstleden heeft gewaarschuwd dat het zogenaamde anticiperende handhaven – door de Inspectie overigens beter beschreven als gedogen – niet houdbaar lijkt te zijn. Uw antwoord op onze eerste brief dateert van 10 november, zodat wij ervan uitgaan dat u hiervan op de hoogte bent geweest bij het sturen van uw antwoorden aan de Kamer. U maakt echter geen melding van deze waarschuwing in uw Kamerbrief, terwijl dit relevante informatie voor de Kamer is en zonder twijfel zou moeten leiden tot een ander antwoord.

Na ruim zes (!) jaar van gedogen is het de hoogste tijd dit regiem te staken en over te gaan tot handhaving van de bestaande regels. Die regels dienen ter bescherming van onder meer omwonenden. En die regels zijn er niet voor niets.

Hernieuwde oproep

Wij verzoeken u nu als Minister en als Kamer om onze zorgen serieus te gaan nemen. Een belangrijke eerste stap zou zijn dat u de problematiek erkent. Een tweede stap zou kunnen zijn om de dialoog met de omgeving aan te gaan op basis van feiten.

Deze reactie op uw brief aan de Tweede Kamer toont aan dat veel van de gegeven informatie onvolledig of zelfs onjuist is. Dat brengt ons niet verder. Het verkleint ons vertrouwen in de overheid. We verzoeken u dan ook met klem om uw eerste brief te herzien zodat we op een nieuwe basis verder kunnen in dit complexe dossier. Zodat we gezamenlijk tot goede oplossingen kunnen komen. De belangen van de luchtvaartsector zijn weliswaar groot, maar mogen niet boven de gezondheid van vele individuele burgers worden gesteld.

Hoogachtend en met vriendelijke groet,
Stichting SchipholWatch, Vereniging BTV Rotterdam, GroenLinks Aalsmeer,
Extinction Rebellion, Coöperatie Mobilisation for the Environment, Stichting SWAB,
Saense Onderwonenden Schiphol”
P.S. Een kopie van deze brief is gestuurd aan de Vaste Commissies van de Tweede Kamer voor I&W, VWS en LNV.