

Tweede Kamer

Leden van de Commissie Infrastructuur en Waterstaat

t.a.v. dhr. T.C. de Groot, voorzitter,

en mw J. Rijkers, griffier,

[cie.iw@tweedekamer.nl](mailto:cie.iw@tweedekamer.nl)

22 mei 2022

## **Betreft: Rondetafelgesprek over verduurzaming luchtvaart op 25 mei 2022**

Hierbij verzoeken wij u de commissieleden op de hoogte te stellen van de opmerkingen en vragen die wij als bewonersvertegenwoordigers ter voorbereiding op dit rondetafel gesprek hebben geïnventariseerd bij de duizenden leden van de bewonersorganisaties in de Omgevingsraad Schiphol, cluster Aalsmeerbaan.

1. Ten eerste betreuren wij het dat er geen afvaardiging van bewoners(organisaties) deelneemt aan deze rondetafel. Verduurzaming van de luchtvaart is voor direct omwonenden van luchthavens een onderwerp van levensbelang, omdat de luchtvaart een grote invloed heeft op de kwaliteit van hun leefomgeving en hun gezondheid waar het gaat om de uitstoot van schadelijke stoffen, geluidsoverlast en de aantasting van recreatie- en Natura2000 gebieden. In geen van de ingediende position papers wordt aandacht besteed aan het belang van omwonenden bij de noodzaak van verduurzaming van de luchtvaart; alleen dhr. J. Melkert vermeldt kort in zijn position paper: "Tegelijkertijd zorgt de luchtvaart ook voor overlast. Dat mag niet genegeerd worden."
2. Wij ondersteunen de conclusie die in meerdere papers wordt getrokken dat de enige methode die echt zoden aan de dijk zet wat betreft verduurzaming een aanzienlijke reductie van het aantal vliegbewegingen is en een herbezinning op de duurzaamheid van het huidige hubmodel van Schiphol, waarin 70% van de vliegbewegingen te maken hebben met het accommoderen van overstappers.
3. De ingezonden papers geven o.i. aanleiding om de Luchtvaartnota (opnieuw) te toetsen op realiteit. Waarom wordt er zoveel geïnvesteerd in elektrisch vliegen op de korte afstand, terwijl een betere oplossing gevonden kan worden in grootschalig inzetten op vervanging van korte-afstandsvluchten door de elektrische trein? Zoals door dhr. J. Melkert geconstateerd is het zeer teleurstellend dat er de laatste tien jaar geen hogesnelheidsspoor is aangelegd en dat concrete plannen hiervoor ontbreken.
4. Welke invloed heeft het gebruik van (bijmenging van) nieuwe biobrandstoffen op de productie van geluid door vliegtuigmotoren. Is daar onderzoek naar gedaan? Welke invloed hebben de nieuwe brandstoffen in zijn algemeenheid op het motorvermogen en daarmee op de startprocedures in de toekomst, zoals het gebruik van NADP2?
5. Welke invloed heeft het gebruik van nieuwe brandstoffen (of bijmenging) op de samenstelling van de uitstoot van schadelijke stoffen die vooral dichtbij de (start)banen neerslaan in onze woongebieden, zoals UFS? Dhr. J. Melkert vermeldde dit grote probleem met UFS nog in zijn Factsheet Toekomst Verduurzaming luchtvaart van 2021,

maar behandelt dit onderwerp nu niet (meer) in zijn paper. Welke normen gaat de overheid stellen ter bescherming van direct omwonenden tegen UFS bij het gebruik van nieuwe brandstoffen en welke meetinstrumenten worden daarvoor ingezet? Nu wordt UFS niet systematisch gemeten, noch zijn er normen gesteld, terwijl de [Gezondheidsraad](#) over de schadelijkheid recent een alarmerend advies heeft afgegeven (Risico's van ultrafijnstof in de buitenlucht, 15 september 2021). Hierin roept de Raad op niet af te wachten (p.38) maar direct UFP stelselmatig te gaan meten omdat de toxicologische effecten op mensen nu nog onvoldoende in kaart zijn gebracht.

6. Waarom wordt er, naast een middellange termijnplan voor 2030, geen actieplan 'laaghangend fruit' gemaakt met maatregelen die op de korte termijn al verduurzaming opleveren, zoals het definitief weren van de meest vervuilende en lawaaiige toestellen van Schiphol?
7. Nieuwe vliegtuigmotoren werken op een hogere temperatuur. Dit heeft voordelen voor de CO<sub>2</sub>-uitstoot, maar nadelen voor de stikstofuitstoot (bron: artikel in de Volkskrant). Voor de natuurvergunning Schiphol is het noodzakelijk dat die hogere uitstoot in de berekeningen meegenomen wordt. Wordt deze impact wel op de juiste manier meegenomen bij de huidige beoordeling van de natuurvergunning?
8. Wanneer wordt bij het berekenen/modelleren van stikstofuitstoot door vliegverkeer voldaan aan Europese afspraken? Nu hanteert het RIVM in modellen slechts de uitstoot tot de 3000 voet (de non-LTO fase). Naar schatting is de werkelijke stikstofdepositie een factor 5 hoger dan nu door het RIVM wordt berekend (bron: Berekenende versus werkelijke stikstofemissie van de luchtvaart in Nederland, rapport SATL dd 15-10-2019).
9. Het Adviescollege Stikstofproblematiek stelt in haar [Advies Luchtvaartsector](#) dat alle sectoren die verantwoordelijk zijn voor stikstofuitstoot in een evenwichtige verhouding een bijdrage moeten leveren aan het oplossen van de stikstofproblematiek. Ook zegt het College: "In andere sectoren nemen stikstofemissies af. In relatieve zin nemen de emissies in de luchtvaartsector wel af (de efficiëntie per vliegbeweging is toegenomen), maar door de volumetoename nemen de emissies in absolute zin toe. Dit betekent dat de groei van het vliegverkeer groter is dan de afname van emissies." Tenslotte concludeert het College (p.17): "Hierdoor was het mogelijk om binnen de bepalingen van het LVB een toename van de 400.000 vliegbewegingen op basis van het besluit uit 2002 naar 500.000 vliegbewegingen te realiseren. Deze extra vliegbewegingen hebben geleid tot een aanzienlijke toename van de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden sinds 2004. Derhalve is de conclusie dat de toename van 400.000 naar 540.000 vliegbewegingen geen significante effecten heeft op de Natura 2000-gebieden rond Schiphol, zonder nadere onderbouwing niet houdbaar." Hoe worden deze inzichten meegenomen tijdens deze rondetafel discussie?

Met vriendelijke groeten,

Mw. M. Visser, delegatieleider [KCCA ORS](#)

06 2012 7511

ORS Kiescollege Cluster Aalsmeerbaan: [kcca.orsbewoners@gmail.com](mailto:kcca.orsbewoners@gmail.com)