

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1694

Vragen van de leden **Van Raan** en **Van Esch** (beiden PvdD) aan de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en de Minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport over *de Zembla uitzending over de uitstoot van giftige stoffen op Schiphol* (ingezonden 15 december 2021).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (ontvangen 15 februari 2022). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2021–2022, nr. 1302.

Vraag 1

Heeft u de uitzending van Zembla van 9 december 2021 gezien? Wat is uw reactie?

Antwoord 1

Ja.

Het beeld dat in de uitzending werd geschetst, is zorgwekkend. Ik begrijp de zorgen.

Het bevestigt dat de weg die is ingeslagen met het laten opstellen van het RIVM-rapport «Verkenning haalbaarheid gezondheidsonderzoek werknemers Schiphol» en het TNO-rapport «Verkennd onderzoek ultrafijnstof op het Schiphol terrein met behulp van mobiele metingen» noodzakelijk is en dat het goed is dat de aanbevelingen uit die rapporten worden opgepakt door de sector.

De sector is op dit moment bezig met het oprichten van een sectorbrede taskforce ultrafijn stof en een onafhankelijke begeleidingscommissie onder onafhankelijk voorzitterschap. Ook wordt voorzien in de betrokkenheid vanuit de zijde van het personeel. De taskforce en begeleidingscommissie zullen zich richten op opvolging van de aanbevelingen van RIVM en TNO en op te nemen maatregelen om de blootstelling van werknemers aan ultrafijn stof terug te dringen. Ik heb de sector gevraagd om dit snel en grondig op te pakken, gezien de onzekerheid die dit voor werkenden met zich meebrengt over de gevolgen voor hun gezondheid.

Vraag 2

Klopt het dat Schiphol en KLM vijftien jaar geleden al zijn gewaarschuwd voor het verhoogde risico op hartproblemen en longkanker dat platformmedewerkers lopen?

Antwoord 2

In de zomer van 2006 is op Schiphol een onderzoek naar de blootstelling aan (diesel)motoremissie (DME) uitgevoerd. Dit onderzoek ligt ten grondslag aan het intern rapport van 2007, waarin wordt gewezen op de mogelijke gezondheidsrisico's van emissies op de platforms van de luchthaven. Dat rapport ging niet over de emissies van ultrafijn stof.

Als gevolg van het onderzoek in 2006 zijn er op de luchthaven maatregelen genomen om de concentraties van DME te verlagen.

Voor de toegestane concentratie is destijds door Schiphol, conform geldende regelgeving, een bedrijfsgrenswaarde opgesteld. Deze is door Schiphol vastgesteld en op de luchthaven ingevoerd toen er voor DME nog geen publieke grenswaarde bestond. Deze bedrijfsgrenswaarde is later vervangen door een toen vastgestelde wettelijke grenswaarde.

De metingen naar DME-concentraties worden twee keer per jaar door de Arbodienst uitgevoerd en laten een duidelijke dalende trend zien. Schiphol heeft mij geïnformeerd dat de laatste metingen ruim onder de sinds 2020 geldende wettelijke grenswaarde zijn.

Voorbeelden van maatregelen die zijn genomen en in uitvoering zijn, zijn het vervangen van diesel aangedreven passagiersbussen door elektrische bussen, het aanleggen van zogeheten walstroom op de meeste pieren en het aanleggen van stroomaansluitingen voor apparaten die zorgen voor de levering van pre-conditioned air (PCA). De apparatuur hiervoor is door de afhandelaren beschikbaar gesteld.

Schiphol heeft verder voor elektrische laadpunten gezorgd, zodat elektrisch aangedreven wegvoertuigen konden worden ingezet. De voertuigen die op Schiphol rijden en die nog diesel nodig hebben, rijden op GTL-diesel, een schonere vorm van diesel. Ook zijn op plaatsen met de hoogste concentraties DME, ventilatoren opgehangen die sensorgestuurd in werking gaan om de lucht te verdunnen (emissies verspreiden).

Voor de grondoperatie heeft KLM het doel om in 2030 volledig emissievrij te opereren, waardoor de hoeveelheid ultrafijn stof drastisch wordt gereduceerd. Inmiddels is 64% van de grondoperatie elektrisch.

Vraag 3

Wat is er sindsdien gebeurd om de gezondheid van werknemers, omwonenden en reizigers te beschermen? Was dat naar uw mening voldoende?

Antwoord 3

Zie het antwoord op vraag 2. Daaruit blijkt dat Schiphol sinds 2007 diverse acties heeft ingezet om de uitstoot van dieselaangedreven apparatuur en voertuigen, en van vliegtuigen, te verminderen. De Nederlandse Arbeidsinspectie onderzoekt de recent naar voren gekomen informatie voor wat betreft arbeidsomstandigheden.

Zie ook de antwoorden op de vragen 7 en 8.

Vraag 4

Klopt het dat het gaat om 20.000 werknemers op het platform? Hoeveel zijn dat er op de rest van de luchthaven? Om hoeveel werknemers gaat het als gekeken wordt naar alle werknemers die de afgelopen vijftien jaar op het platform gewerkt hebben?

Antwoord 4

Volgens Schiphol hebben momenteel ongeveer 22.000 medewerkers van verschillende bedrijven toegang tot het platform. Dit is inclusief bijvoorbeeld kantoorpersoneel, dat slechts sporadisch op het platform komt. Dus niet al die 22.000 medewerkers zijn werknemers op de platforms.

Het aantal mensen dat dagelijks op het platform komt is dus fors lager en kan alleen worden ingeschat. Tijdens de hoogste pieken in de drukste periodes, als maximale capaciteit nodig is, komen er bij benadering 4.000 mensen per dag op het platform. Op «normale» dagen is dat aantal flink lager. Dat laat onverlet dat de mensen die wel op het platform werken, recht hebben op gezonde werkplek.

Op en rondom het Schipholterrein zitten heel veel bedrijven, een hotel, een kazerne en diverse vrachtgebouwen en distributeurs. Het is niet bekend hoeveel werknemers bij die bedrijven werkzaam zijn en hoeveel werknemers die locaties bezoeken.

Een deel van de platformmedewerkers zijn uitzendkrachten en een deel zijn vaste krachten. Sommige medewerkers werken (minder dan) één jaar bij een bedrijf dat actief is op de platforms, anderen (meer dan) 15 jaar. Verder zijn in de afgelopen 15 jaar veel verschillende bedrijven actief (geweest) op het platform, zoals schoonmaakbedrijven, technische dienst, tankdiensten, afhandelingsbedrijven, enz. Het is niet te achterhalen hoeveel individuele medewerkers van al die bedrijven in de afgelopen 15 jaar op het platform hebben gewerkt is.

Vraag 5

Hoe reageerde u toen u de uitspraak hoorde «Ik ken geen collega of werknemer op Schiphol met een andere doodsoorzaak dan kanker»?

Antwoord 5

Dat is zorgwekkend en raakt je in de eerste plaats als mens. Dat is ook de reactie die bij de sector is geproefd.

Vraag 6

Heeft u de ernst van die uitspraak volledig tot u door laten dringen?

Antwoord 6

Zie het antwoord op vraag 1.

Vraag 7

Hoe is deze situatie te rijmen met de Arboret, die stelt: «de werkgever zorgt voor de veiligheid en gezondheid van de werknemers inzake alle met de arbeid verbonden aspecten en voert daartoe een beleid dat is gericht op zo goed mogelijke arbeidsomstandigheden»?

Antwoord 7

Het is belangrijk dat de Arboret worden nageleefd. Mensen moeten gezond en veilig kunnen werken. Het is aan de werkgever en de opdrachtgever om daar zorg voor te dragen. De Nederlandse Arbeidsinspectie is eind 2021 onderzoek gestart naar de naleving van de arbeidsomstandighedenwet- en regelgeving op Schiphol in verband met de uitstoot van dieselmotoremissie en vliegtuiguitstoot.

Vraag 8

Wordt naar uw mening, hier voldaan aan de Arboret? Heeft de Inspectie SZW toezicht gehouden op de arbeidsomstandigheden op Nederlandse luchthavens? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat waren de uitkomsten?

Antwoord 8

Werkgevers dienen te voldoen aan de Arboret. De arbeidsomstandighedenregelgeving kent doelvoorschriften die in de praktijk door de werkgever worden ingevuld met maatregelen en middelen. De Nederlandse Arbeidsinspectie is de toezichthouder op de naleving van deze regelgeving. Zij werkt programmatisch en risicogericht en ze doet onderzoek naar aanleiding van meldingen, klachten of andere signalen. De Nederlandse Arbeidsinspectie doet op dit moment onderzoek naar de naleving van de arbeidsomstandighedenwet- en regelgeving op Schiphol in verband met de uitstoot van dieselmotoremissie en vliegtuiguitstoot. Schiphol, KLM en de luchtvaart in algemene zin zijn grote werkgevers en daarmee regelmatig onderwerp van toezicht. Dat kan gaan om zowel arbeidsvoorwaarden als arbeidsomstandigheden. Bij KLM zijn sinds 2007 meerdere inspecties verricht met betrekking tot het werken met gevaarlijke stoffen, maar deze inspecties hadden geen betrekking op DME of vliegtuiguitstoot. Deze inspecties hebben onder meer plaatsgevonden bij onderhoudswerkplaatsen van KLM. Naar aanleiding van deze inspecties heeft KLM hierna bij onderhoudswerkplaatsen maatregelen getroffen. Sinds 2006 zijn inspectieprojecten uitgevoerd met betrekking tot blootstelling aan DME in omsloten situaties (binnenruimten). In deze situaties worden de grootste risico's voor werknemers verwacht. Het is en blijft de verantwoordelijkheid van de werkgever om aan de wet te voldoen en te zorgen voor een gezonde en veilige werkplek.

Vraag 9

Hoe is deze situatie naar uw mening te rijmen met de Nederlandse Grondwet, die stelt: «de overheid treft maatregelen ter bevordering van de volksgezondheid»?

Antwoord 9

Zoals in voorgaande antwoorden is aangegeven, is de insteek van het Rijk om te zorgen dat mensen gezond en veilig kunnen werken. Dat heeft de hoogste prioriteit en daar zetten wij ons ook voor in, samen met alle relevante partijen.

De in de vraag opgenomen bepaling is opgenomen in artikel 22, eerste lid, van de Grondwet en behoort tot de sociale grondrechten. De daarin opgenomen opdracht aan de overheid maatregelen te treffen ter bevordering van de volksgezondheid is onder andere uitgewerkt in een groot aantal wettelijke voorzieningen. Deze en andere wettelijke voorzieningen geven aan de Grondwetsbepaling een zodanige invulling, dat naar het oordeel van ondergetekenden niet van verwaarlozing van de plicht om de volksgezondheid te beschermen kan worden gesproken.

Als het om de gezondheid en veiligheid van werknemers op de werkvloer gaat, is artikel 19 van de Grondwet van toepassing. Het tweede lid van dat artikel stelt «*De wet stelt regels omtrent de rechtspositie van hen die arbeid verrichten en omtrent hun bescherming daarbij, alsmede omtrent medezeggenschap.*». Deze opdracht is onder meer uitgewerkt in de Arbeidsomstandighedenwet en -regelgeving en de overheid heeft zo gewaarborgd dat de verantwoordelijkheid voor het bewerkstelligen van goede arbeidsomstandigheden van werknemers bij de werkgevers is belegd. De overheid stelt hierbij eisen aan de wijze waarop de werkgever die verantwoordelijkheid invult en houdt toezicht op naleving.

Vraag 10

Deelt u de mening dat de overheid hier haar plicht om de volksgezondheid te beschermen verwaarloosd heeft? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 10

Zie het antwoord op vraag 9.

Vraag 11

Bent u bekend met andere gezondheidsrisico's die medewerkers in de luchtvaart lopen? Kent u bijvoorbeeld de lijst, zoals The National Institute for Occupational Safety and Health (onderdeel van het Amerikaanse Center for Disease Control and Prevention (CDC)) die heeft voor Aircrew Safety and Health?¹

Antwoord 11

Ja, ik ben in het algemeen bekend met mogelijke gezondheidsrisico's die medewerkers in de luchtvaart lopen en ken de lijst zoals NIOSH die voor cabinepersoneel heeft opgesteld.

Vraag 12

Zijn al de daar genoemde (mogelijke) gezondheidsrisico's ook in Nederland in beeld? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe worden deze gemonitord en hoe wordt gezondheidsschade voorkomen?

Antwoord 12

Het is aan de werkgevers om zorg te dragen voor een veilige werkomgeving en rekening te houden met de risico's die medewerkers in de luchtvaart kunnen lopen.

De luchtvaartmaatschappijen zijn verplicht om als onderdeel van het veiligheidsmanagementsysteem, de (personeels)risico's voor cabinepersoneel te mitigeren. De werking hiervan wordt tijdens audits en inspecties door de Inspectie Leefomgeving en Transport gemonitord.

¹ Centers for Disease Control and Prevention, 5 november 2019 (<https://www.cdc.gov/niosh/topics/aircrew/default.html>)

Vraag 13

Waarom laat u Schiphol het luchtkwaliteits- en blootstellingsonderzoek op het platform doen? Vindt u dat een betrouwbare partij om zulk onderzoek te leiden?

Antwoord 13

De Arboret en -regelgeving schrijft voor dat de werkgever verantwoordelijk is voor de arbeidsomstandigheden van zijn werknemers. Onderzoek naar luchtkwaliteit en blootstelling van medewerkers zijn in dat kader een taak van de werkgever.

Zoals mijn voorganger na publicatie van de rapporten van RIVM en TNO heeft aangegeven, is het belangrijk dat de bedrijven die werknemers werkzaam hebben op de platforms van Schiphol met de aanbevelingen van het RIVM en TNO aan de slag gaan. Ook heeft zij het belang van onafhankelijkheid benadrukt. Zoals in het antwoord op vraag 1 is aangegeven, is de sector daarmee aan de slag gegaan.

Vraag 14

Klopt het dat, wanneer werknemers gezondheidsklachten melden, de reactie was: «Dat hoort er nou eenmaal bij, daar is niets aan te doen»? Zo ja, waarom heeft u dan nog vertrouwen dat men op Schiphol de gezondheidsproblemen serieus neemt?

Antwoord 14

KLM heeft desgevraagd geantwoord dat de in de vraag genoemde reactie niet klopt en dat KLM juist heel veel hecht aan de gezondheid van medewerkers. De zorg voor de veiligheid en gezondheid van alle medewerkers heeft volgens KLM de volle aandacht.

Gezondheidsklachten kunnen worden gemeld bij de bedrijfsarts. Deze neemt klachten serieus en stuurt de betreffende medewerkers indien wenselijk of noodzakelijk door naar de huisarts of een specialist.

Vraag 15

Kunt u bevestigen dat er wel degelijk wat aan te doen is? Waarom is dat niet gedaan?

Antwoord 15

In het antwoord op vraag 2 is aangegeven wat de sector al heeft gedaan na 2007. Wat de sector nog gaat doen in reactie op de rapporten van het RIVM en TNO zal in de in oprichting zijnde sectorbrede taskforce en onafhankelijke begeleidingscommissie worden uitgewerkt. Daarin zal ook worden gezien welke aanvullende maatregelen kunnen worden genomen op het gebied van de ultrafijnstofproblematiek. Ik heb de sector gevraagd om dit snel en grondig op te pakken, gezien de onzekerheid die dit voor werkenden met zich meebrengt over de gevolgen voor hun gezondheid.

Vraag 16

Zijn er cijfers bekend over de levensverwachting van platformmedewerkers? Indien dat niet het geval is, bent u bereid dat uit te zoeken?

Antwoord 16

Nee, die cijfers zijn niet beschikbaar.

In het antwoord op vraag 4 is onderbouwd waarom er geen informatie beschikbaar is over het aantal werknemers dat de afgelopen 15 jaar op de platforms werkzaam is geweest. Gelet daarop wordt een onderzoek naar levensverwachting van platformmedewerkers weinig tot niet haalbaar geacht. Tevens geldt ook hier dat het de verantwoordelijkheid is van de werkgever(s) om de gezondheidssituatie van platformmedewerkers in relatie tot de arbeidsrisico's inzichtelijk te maken en om aan de hand daarvan te zien wat nodig is.

Vraag 17

Wie kunnen de (voormalige) platformmedewerkers aansprakelijk stellen voor arbeidgerelateerde gezondheidsschade?

Antwoord 17

Dit is in eerste instantie een zaak tussen werknemers en werkgevers. Werkgevers en werknemers op Schiphol zullen hierover met elkaar in gesprek moeten gaan. Het schadeverhaal bij beroepsziekten loopt via het aansprakelijkheidsrecht. Omdat het schadeverhaal bij beroepsziekten complex is (het vaststellen van de oorzaak van de schade is vaak ingewikkeld en de schadeafhandeling is daardoor tijdrovend en kostbaar) heeft het Ministerie van SZW de commissie Heerts gevraagd advies uit te brengen over een betere organisatie van het proces van schadeafhandeling bij beroepsziekten door blootstelling aan gevaarlijke stoffen. Naar aanleiding daarvan werkt het Ministerie van SZW aan een tegemoetkomingsregeling voor slachtoffers van ernstige beroepsziekten veroorzaakt door blootstelling aan gevaarlijke stoffen. Het streven is erop gericht dat de regeling op 1 juli 2022 in werking treedt. Op 10 december 2021 is uw Kamer geïnformeerd over de voortgang van deze regeling². Deze tegemoetkoming komt niet in de plaats van een eventuele schadeloosstelling door de werkgever; de weg naar schadeverhaal door de werkende blijft bestaan.

Vraag 18

Bij wie ligt de bewijslast om aan te tonen dat er wel of geen verband is tussen de ziekte en de arbeidsomstandigheden?

Antwoord 18

In algemene zin is het aan de werknemer om te bewijzen dat er een verband is tussen de ziekte en de uitvoering van de werkzaamheden. Maar wanneer de werkgever nalatig is geweest om maatregelen te treffen die redelijkerwijs nodig zijn ter voorkoming van blootstelling aan gevaarlijke stoffen, dan dient het door de werknemer te bewijzen oorzakelijk verband te worden aangenomen. Het is dan dus aan de werkgever om aan te tonen dat er geen verband is en vervolgens is het oordeel aan de rechter.

Vraag 19

Wie kunnen de nabestaanden van platformmedewerkers die overleden zijn als gevolg van aan arbeidgerelateerde ziekten aansprakelijk stellen? Bent u bereid om ervoor te zorgen dat de nabestaanden die gerechtigheid zoeken daarbij ondersteund worden?

Antwoord 19

Ook hier geldt dat de werkgever verantwoordelijk is voor eventueel geleden schade. Het is dan ook mogelijk voor nabestaanden om de werkgever van de overleden werknemer aansprakelijk te stellen. Aangezien het hier gaat om een civielrechtelijke aansprakelijkheid krijgen werkenden geen ondersteuning van de overheid bij het aansprakelijk stellen van de werkgever. Ditzelfde geldt ook voor nabestaanden.

Vraag 20

Hoeveel meldingen zijn er gemaakt bij het KLM-systeem over onveilige situaties?

Antwoord 20

KLM geeft aan het melden van onveilige situaties te stimuleren. Per jaar komen er volgens KLM duizenden meldingen binnen. Deze gaan over allerlei onveilige situaties, zoals defecte verlichting, struikel incidenten door gladde of ongelijke vloeren, gevallen lading, onveilig geparkeerde voertuigen, niet juist gebruikte arbeidsmiddelen, lekkende verpakkingen, enz. In 2019 zijn 400 meldingen van jetblast binnengekomen, in 2020 waren dat er 222 en in 2021 in totaal 219.

Vraag 21

Wat is er met die meldingen gebeurd?

² Voortgang uitvoering kabinetsreactie commissie Vergemakkelijking Schadeafhandeling Beroepsziekten (commissie Heerts), 10 december 2021, Kamerstuk 25 883, nr. 423

Antwoord 21

Volgens KLM hebben de meldingen die tot en met 2018 zijn gedaan over onveilige jetblast-situaties grotendeels betrekking op voorwerpen die door de krachtige luchtstromen uit de motoren in beweging kunnen komen en letsel bij het personeel kunnen veroorzaken. Dat heeft er onder meer toe geleid dat KLM hiernaar in 2019 een onderzoek heeft uitgevoerd (SIRA DS-45 Jet Blast hazardous VOPs at SPL centre).

Vanaf 2019 gaat het merendeel van de meldingen volgens KLM over luchtkwaliteit. Als vervolg op die meldingen hebben gesprekken plaatsgevonden met een aantal melders in het bijzijn van deskundigen, om vragen te beantwoorden en uitleg te geven over dit onderwerp.

Verder geeft KLM aan dat op basis van alle meldingen analyses worden uitgevoerd, onder meer om te zien of er bepaalde trends in de meldingen zijn. Zoals in het antwoord op vraag 1 is aangegeven, gaat de sector bezien welke maatregelen kunnen worden genomen om de blootstelling van werknemers aan ultrafijn stof terug te dringen.

Vraag 22

Kunt u een uitgebreidere reactie geven op de brief van SchipholWatch over de uitstoot van zeer zorgwekkende stoffen op Schiphol (Kamerstuk 2021D34160) dan u deed met uw brief aan de Tweede Kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat (Kamerstuk 31 936, nr. 893)?

Antwoord 22

Wat mijn voorganger in haar brief heeft geschreven, geldt wat mij betreft nog steeds. Ik beschouw de hiernavolgende vragen 23 tot en met 42 als de onderwerpen waarover een uitgebreidere reactie wordt gevraagd. Zie daarom de antwoorden op de vragen 23 tot en met 42.

Vraag 23, 24, 25, 26 en 27

Vindt u bijvoorbeeld de hoeveelheid schadelijke en zeer zorgwekkende stoffen die wordt uitgestoten bij Schiphol acceptabel?

Bent u er bekend mee dat benzeen door het International Agency for Reserarch on Cancer is geclassificeerd als kankerverwekkend en ergeen veilige concentratie is?

Kunt u aangeven waarom u de uitstoot van 6.448kg³ kankerverwekkend benzeen dan acceptabel vindt?

Bent u er bekend mee dat naftaleen door de Gezondheidsraad is beoordeeld als kankerverwekkend?

Kunt u aangeven waarom u de uitstoot van 1.966kg⁴ kankerverwekkend naftaleen dan acceptabel vindt?

Antwoord 23, 24, 25, 26 en 27

Benzeen is inderdaad kankerverwekkend en naftaleen mogelijk kankerverwekkend. Benzeen is een zeer zorgwekkende stof (ZZS) en naftaleen valt in een stofgroep die als ZZS wordt beschouwd. De emissies van deze stoffen moeten zo ver mogelijk worden teruggedrongen en daarom is de minimalisatieplicht van toepassing, die inhoudt dat de emissies van deze stoffen geheel moeten worden voorkomen of, als dat niet (direct) mogelijk is, de emissies zo ver mogelijk moeten worden geminimaliseerd. Bovendien moeten bedrijven dan onderzoeken hoe verdere minimalisatie in de toekomst kan worden behaald.

De ZZS-emissies van het vliegverkeer (landen, starten, taxiën) vallen echter niet onder de minimalisatieplicht.

In de Luchtvaartnota staan vier publieke belangen centraal die een rol spelen bij luchtvaart. Het afwegingsmechanisme tussen die belangen zal door het huidige kabinet verder worden uitgewerkt en geconcretiseerd.

Doel voor het publieke belang «gezonde en aantrekkelijke leefomgeving» is een daadwerkelijke afname van de negatieve gezondheidseffecten door geluidbelasting en de uitstoot van schadelijke stoffen. Die doelstelling gaat over de uitstoot van alle schadelijke stoffen door de luchtvaart. Dat betreft in

³ (eerste getal is uitstoot alle luchtvaart Nederland, tweede is uitstoot Schiphol) – Welke kiezen we?

⁴ idem

ieder geval stikstof en ultrafijn stof. Er wordt nog onderzocht of ook de uitstoot van andere stoffen door de luchtvaart, zoals de ZZS, de omgeving van luchthavens dusdanig negatief beïnvloedt, dat de uitstoot hiervan moet worden gereguleerd. Uitgangspunt hierbij is dat luchtvaart niet anders zal worden behandeld dan andere activiteiten.

Vraag 28

Kunt u, aangezien u stelt dat er voor een bedrijf dat zo veel vuiligheid uitstoot als Tata Steel geen plaats is in Nederland, aangeven waarom er dan wel plaats zou zijn voor Schiphol?

Antwoord 28

Er is plaats voor bedrijven in Nederland als ze zich aan de geldende wet- en regelgeving houden en zich vanuit de maatschappelijke verantwoordelijkheid inzetten voor een veilige en gezonde leefomgeving.

In de Luchtvaartnota is een nieuwe koers uitgezet naar een duurzame luchtvaartsector (Luchtvaartnota 2020–2050, Kamerstuk 31 936, nr. 820). Ook de luchtvaart zal moeten bijdragen aan een veilige en gezonde leefomgeving.

Vraag 29

Op welke wijze is het parlement in het verleden geïnformeerd over de uitstoot van schadelijke stoffen op en om Schiphol?

Antwoord 29

In het toezicht op de luchthaven Schiphol moet onderscheid worden gemaakt in het toezicht op Schiphol, de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en de luchtvaartmaatschappijen die gebruik maken van Schiphol en het toezicht op de bedrijven die opereren binnen de inrichtingsgrenzen van Schiphol Nederland BV.

De ILT controleert of Schiphol, LVNL en de luchtvaartmaatschappijen zich houden aan de normen en regels van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) Schiphol. Hierover stelt ILT twee keer per gebruiksjaar een «Halfjaarverslag milieu en externe veiligheid Schiphol» op, waarin de resultaten van het toezicht staan. Het meest recente halfjaarverslag gaat over het eerste half jaar van 2021. Deze is te vinden via <https://www.ilent.nl/actueel/nieuws/2021/08/18/schiphol-voldoet-door-coronapandemie-ruim-aan-milieu--en-veiligheidsnormen>. De handhavingsrapportage over het gehele gebruiksjaar 2021 is geïntegreerd in de Staat van Schiphol, die in de eerste helft van 2022 wordt gepubliceerd.

Het toezicht op de bedrijven die opereren binnen de inrichtingsgrenzen van Schiphol Nederland B.V., is belegd bij de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (OD NZKG), met als bevoegd gezagen burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer en (voor de BRZO-bedrijven) Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Holland.

Naast de rapportage van de ILT via de halfjaarverslagen en de Staat van Schiphol is er ook de monitoring in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), waarin jaarlijks ook de luchtkwaliteit rondom Schiphol in beeld wordt gebracht.

Verder zijn emissies terug te vinden op www.emissieregistratie.nl.

Vraag 30

Klopt het dat Schiphol, net als elk ander bedrijf, verplicht is tot een vijfjaarlijkse rapportage over de uitstoot van zeer zorgwekkende stoffen?

Antwoord 30

Voor de industriële emissies van Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS) geldt in Nederland een minimalisatieplicht. Dat betekent dat de emissies van deze stoffen geheel moeten worden voorkomen of, als dat niet (direct) mogelijk is, de emissies zo ver mogelijk minimaliseren. Bovendien moeten bedrijven dan onderzoeken hoe verdere minimalisatie in de toekomst behaald kan worden. Het bedrijf moet hier iedere vijf jaar over rapporteren aan het bevoegd gezag, de zogenoemde informatieplicht.

De minimalisatie- en informatieplicht volgen uit artikel 2.4 van het Activiteitenbesluit. Dit artikel is van toepassing op ZZS-emissies naar lucht van vergunningplichtige inrichtingen zoals bedoeld in de Wet milieubeheer. Dat

zijn onder andere de inrichting Schiphol Nederland B.V. en een tweetal BRZO-inrichtingen op het terrein van Schiphol. Voor de lozingen van ZZS naar water is de minimalisatie- en informatieplicht opgenomen in de Algemene Beoordelingsmethodiek Water die moet worden toegepast bij het opstellen van een vergunning of een maatwerkvoorschrift bij lozingen die vallen onder algemene regels. Emissies als gevolg van vliegtuigbewegingen worden niet tot de inrichting gerekend en vallen dus niet onder het Activiteitenbesluit. De minimalisatie en informatieplicht geldt dus niet voor deze emissies. Emissies van vliegtuigen worden gereguleerd via de Wet Luchtvaart. Zie ook de antwoorden op de vragen 23 t/m 27.

Vraag 31

Op welke wijze is daar sinds 2013 invulling aan gegeven? Hoe is daar toezicht op gehouden? Wat waren de eerdere bevindingen?

Antwoord 31

De minimalisatie- en informatieplicht geldt voor de bedrijven op Schiphol sinds 2016 op grond van artikel 2.4 van het Activiteitenbesluit. De rapportage is vijfjaarlijks en 1 januari 2021 was de eerste vervaldatum. Handhaving is aan het bevoegd gezag.

Het gaat om meerdere inrichtingen: Schiphol Nederland B.V., Aircraft Fuel Supply (AFS) en KLM Engineering & Maintenance (KLM E&M), met verschillende bevoegde gezagen. Hieronder staat de informatie die ik heb ontvangen over de stand van zaken.

Schiphol Nederland B.V.

Naar aanleiding van de ZZS-uitvraag van de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (OD NZKG) namens de gemeente Haarlemmermeer heeft Schiphol op 14 december 2021 informatie aangeleverd over de ZZS-emissies naar de lucht en water, met uitzondering van de ZZS-emissies van het vliegverkeer (zie het antwoord op de vragen 23 t/m 27). De OD NZKG heeft Schiphol inmiddels om aanvullende informatie gevraagd.

Hiernaast heeft Schiphol Nederland B.V. ook een lozingsvergunning, afgegeven door het Hoogheemraadschap Rijnland. Er worden geen ZZS geloosd bij de reguliere lozingen op het watersysteem. Wel zijn er een maatwerkbesluit en een watervergunning voor de reguliere activiteiten, bedoeld om de effecten op oppervlaktewater door gladheidsbestrijding van start/landingsbanen, rijroutes, opstelplaatsen en dergelijke en de de-icing van vliegtuigen te beperken.

AFS

Naar aanleiding van de ZZS-uitvraag van de OD NZKG namens de provincie Noord-Holland heeft AFS eind 2020 en begin 2021 informatie aangeleverd over de ZZS-emissies naar de lucht. AFS is aangeschreven voor het indienen van een vermijdings- en reductieplan, inclusief de verwerking van de opmerkingen van OD NZKG over de ingediende ZZS-inventarisatie. De gegevens zouden in november 2021 voor alle tankopslagbedrijven moeten zijn ingediend. De brancheorganisatie VOTOB doet hiernaar nog onderzoek. Het is goed gebruik om dit onderzoek af te wachten. Dit kan tot het tweede kwartaal van 2022 duren voordat de resultaten beschikbaar zijn. Hier kijkt de OD NZKG kritisch naar de VOTOB-metingen en het daarbij horende voorstel als het gaat om een reductiemaatregel.

KLM E&M

Naar aanleiding van de ZZS-uitvraag van de OD NZKG namens de provincie Noord-Holland heeft KLM E&M eind 2020 uitgebreide informatie aangeleverd over de ZZS-emissies naar de lucht en water (indirecte lozing). Deze bleek niet volledig te zijn. De ingediende aanvullende gegevens worden momenteel door de OD NZKG beoordeeld.

Vraag 32, 33, 34, 35 en 36

Klopt het dat Schiphol op 1 januari 2021 een nieuwe studie had moeten overleggen met een nauwkeurige raming van de uitstoot van zeer zorgwekkende stoffen?

Klopt het dat de gemeente Haarlemmermeer daarop had moeten handhaven? Klopt het dat dit niet is gebeurd? Waarom is dit niet gebeurd?

Klopt het dat Schiphol, net als elk ander bedrijf, een minimalisatieplicht heeft voor de uitstoot van zeer zorgwekkende stoffen?

Op welke wijze is daar sinds 2013 invulling aan gegeven? Hoe is daar toezicht op gehouden? Wat waren de bevindingen?

Kunt u aangeven wat het ruimtelijke domein is waarover de minimalisatie en informatieplicht van Schiphol van toepassing is?

Antwoord 32, 33, 34, 35 en 36

Zie de antwoorden op de vragen 30 en 31.

Vraag 37

Kunt u aangeven waarom u verwijst naar het Schone Lucht Akkoord als instrument om de gezondheidsschade te beperken? Kunt u bevestigen dat het Schone Lucht Akkoord niet stuurt op de reductie van zeer zorgwekkende stoffen? Kunt u verder bevestigen dat de doelen uit het Schone Lucht Akkoord slechts «streefwaarde» zijn en niet in rechte afdwingbaar?

Antwoord 37

Er wordt naar het Schone Lucht Akkoord verwezen, omdat het Rijk daarin samen met medeoverheden afspraken heeft gemaakt om gezondheidswinst te realiseren door een permanente verbetering van de luchtkwaliteit. In navolging van het advies van de Gezondheidsraad richt het Akkoord zich op het verminderen van de blootstelling aan fijnstof en stikstofdioxiden. In de doorrekening van het effect van de maatregelen en het doelbereik van het Schone Lucht Akkoord worden de emissies van Schiphol meegenomen. In het Schone Lucht Akkoord wordt niet specifiek gestuurd op reductie van zeer zorgwekkende stoffen, dat gebeurt met name via het Activiteitenbesluit. Het Rijk en de deelnemende gemeenten en provincies hebben zich bestuurlijk gecommitteerd aan de doelen en andere afspraken uit het Schone Lucht Akkoord, maar deze zijn inderdaad niet wettelijk afdwingbaar.

Vraag 38

U geeft aan dat de uitstoot boven de 900m niet wordt meegenomen in de berekeningen, maar wordt de uitstoot daaronder berekend op basis van de theoretische vliegpaden of op basis van de daadwerkelijk gevlogen vliegpaden, aangezien vliegtuigen vaak vele kilometers eerder al onder de 900m vliegen?

Antwoord 38

De emissieberekeningen zijn uitgevoerd op basis van zogenoemde start- en landingsprofielen, waarin de hoogte en stuwkracht voor verschillende vliegfasen zijn opgenomen. Het gebruik van deze profielen als basis voor emissieberekeningen leidt tot meer consistentie tussen emissie en geluidsberoekeningen. De profielen zijn gekalibreerd op basis van radartracks uit de gebruiksjaren 2011 en 2016. Voor de achtergrond van deze profielen verwijst ik u naar het Methodenrapport Doc29⁵.

Vraag 39

Op welke manier is de uitstoot van zeer zorgwekkende stoffen meegenomen in de Luchtvaartnota, aangezien die alleen concrete punten bevat over de gezondheidseffecten van ultrafijnstof en geluid? Klopt het dat het AEOLUS-model dat gebruikt wordt om de uitstoot van Schiphol te modelleren geen andere stoffen meeneemt dan CO₂?

Antwoord 39

De zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) zijn niet als aparte categorie opgenomen in de Luchtvaartnota.

De betreffende nota is door de Tweede Kamer controversieel verklaard en nog niet door het parlement behandeld.

Bij de uitvoering van de acties die in de Luchtvaartnota zijn opgenomen, zal ook aandacht worden besteed aan de uitstoot van ZZS tijdens de vluchtuitvoering.

AEOLUS is een simulatiemodel dat voor economische toekomstscenario's het aantal luchtreizigers en vliegtuigbewegingen voor Nederlandse luchthavens

⁵ <https://open.overheid.nl/repository/ronl-61d8fb26-fc9b-4254-b817-555ab153cd70/1/pdf/bijlage-1-nlr-cr-methodenrapport-doc29.pdf>

voor de zichtjaren 2030 en 2050 berekent. Het is dus een strategisch model en is niet bedoeld en niet geschikt om heel gedetailleerd de uitstoot van het vliegverkeer van een luchthaven te berekenen. Dat soort berekeningen worden uitgevoerd in andere studies of modellen, bijvoorbeeld in een milieueffectrapport. AEOLUS maakt op zijn beurt weer gebruik van de uitgangspunten en berekeningen van zo'n milieueffectrapport om inzicht te verschaffen in de emissies behorende bij de simulaties die in AEOLUS worden uitgevoerd. Daarbij gaat het niet alleen om CO₂, maar ook om bijvoorbeeld NO_x en fijnstof.

Vraag 40

Hoe wordt de generieke stelling uit de Luchtvaartnota dat de burgerluchtvaart kan groeien als de uitstoot van geluid en schadelijke stoffen aantoonbaar vermindert, verder uitgewerkt?

Antwoord 40

Het afwegingsmechanisme van de vier publieke belangen dat in de Luchtvaartnota centraal staat, zal door het huidige kabinet verder worden uitgewerkt en geconcretiseerd. Dit zal worden vertaald in luchthavenbesluiten voor de verschillende burgerluchthavens van nationaal belang.

Doel voor het publieke belang «gezonde en aantrekkelijke leefomgeving» is een daadwerkelijke afname van de negatieve gezondheidseffecten door geluidbelasting en de uitstoot van schadelijke stoffen. Of en in welke mate groei van de luchtvaart mogelijk is binnen deze doelstelling hangt af van de snelheid waarmee de luchtvaartsector erin slaagt om te verduurzamen. Overigens zijn daarbij ook de drie andere publieke belangen die genoemd worden in de Luchtvaartnota maatgevend.

Vraag 41

Welke schadelijke stoffen worden daarvoor gemeten (en niet alleen berekend)? Van welke stoffen moet de uitstoot verminderd worden? En in welke mate?

Antwoord 41

De doelstelling betreft de uitstoot van alle schadelijke stoffen door de luchtvaart. Voor luchtvaart betreft dit in ieder geval stikstof en ultrafijnstof. Nog nader onderzocht zal worden of ook de uitstoot van andere stoffen door de luchtvaart de omgeving van luchthavens dusdanig negatief beïnvloedt, dat de uitstoot hiervan moet verminderen. Uitgangspunt hierbij is dat luchtvaart niet anders zal worden behandeld dan andere activiteiten.

Vraag 42

Kunt u toezeggen dat toekomstige vermindering in de uitstoot van schadelijke stoffen die eigenlijk de afgelopen jaren of zelfs decennia al plaats had moeten vinden niet meegenomen mag worden om «nieuwe ruimte» te verdienen, omdat daarmee nalatigheid en onwettig handelen beloond zou worden?

Antwoord 42

Zie de antwoorden op de vragen 40 en 41.