

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de voorhang van de wijziging van het Besluit burgerluchthavens (Kamerstuk 31 936, nr. 1142).

De fungerend voorzitter van de commissie,
Postma

De adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave

Inleiding
GroenLinks-PvdA-fractie
NSC-fractie
D66-fractie
BBB-fractie

Inleiding

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie hebben kennisgenomen van de stukken en hebben hier nog enkele vragen en opmerkingen bij.

De leden van de NSC-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de Voorhang wijziging Besluit burgerluchthavens (BBL). Zij vinden het belangrijk dat er strenge regels zijn om ervoor te zorgen dat door burgerluchthavens veroorzaakte luchtverontreiniging beperkt blijft.

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het conceptbesluit. Graag leggen zij de Minister nog enkele vragen voor.

De leden van de BBB-fractie hebben kennisgenomen van de Voorhang aangaande de wijziging Besluit burgerluchthavens om een grondslag te kunnen opnemen voor het berekenen van de emissie van het luchthaven-luchtverkeer van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken.

GroenLinks-PvdA-fractie

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie steunen het streven om op alle luchthavens de emissies en concentratie van luchtvervuilende stoffen goed in beeld te brengen, zodat hier adequaat beleid op kan worden gemaakt. Luchtvervuiling is een grote bedreiging voor de volksgezondheid, onze natuur en het klimaat. Te lang is de luchtvaart als belangrijke bron buiten beeld gebleven. Het wordt tijd dat hier een einde aan komt.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie merken op dat deze zeer algemene wetswijziging nog verder moet worden ingevuld met te monitoren stoffen en concrete grenswaarden, methodologie omtrent meten en rekenen en nadere geografische bepalingen. De toelichting verwijst naar de bepalingen die voor Schiphol gelden om zo een uniforme regeling te krijgen. Deze leden vragen de Minister om specifiekere toe te lichten hoe een en ander eruit gaat zien en waar Schiphol aansluit bij of afwijkt van waarden, stoffen, meet- en rekenmethoden die nu voor bijvoorbeeld de industrie of het overige verkeer gelden. En deze leden willen, waar van toepassing, ook weten wat de ratio is achter een dergelijk verschil. Ook zouden deze leden graag zien dat er een lijst met te rapporteren stoffen wordt opgenomen in de wet, evenals een verwijzing naar nader vast te stellen grenswaarden en geografische bepalingen waar die grenswaarden gaan gelden. Zij denken hierbij met name aan locaties waar regelmatig mensen verblijven, wonen of werken, zoals omliggende wijken of het platform waar luchthavenmedewerkers aan het werk zijn.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie vragen daarbij speciaal aandacht voor artikel 3.1.4 en de bepaling dat de luchtverontreinigende stoffen in kilogram per jaar dienen te worden uitgedrukt. Zij merken hierbij op dat het in de wetenschap en bij het RIVM en het Landelijk meetnet luchtkwaliteit gebruikelijk is om voor ultrafijnstof (UFP, <0,1

micrometer) te rapporteren in aantallen deeltjes en niet in massa, omdat de totale massa weinig relevant is voor de schadelijke effecten. Gezien de enorme hoeveelheid UFP die vliegtuigturbines uitstoten, is dit een belangrijke component om over te rapporteren. Deze leden verwachten dat UFP dan ook zal worden opgenomen in de lijst met stoffen waarover moet worden gerapporteerd en verwachten dat dit gebeurt in de eenheid die het meest relevant en gebruikelijk is. Door nu in de wet vast te leggen dat alle verontreiniging in kilogram per jaar wordt uitgedrukt, krijgen we straks geen goed beeld van de belasting door UFP. Deze leden vragen daarom de Minister om het ontwerpbesluit op dit punt aan te passen.

NSC-fractie

De leden van de NSC-fractie zien dat in de voorliggende wijziging van de BBL een grondslag wordt toegevoegd, waardoor een rekenmethode voor het berekenen van emissies van stoffen die luchtverontreiniging veroorzaken kan worden opgenomen in de Regeling Burgerluchthavens (Rbl). Zij zien ook het belang van een rekenmethode in het kader van handhaving van luchtverontreiniging. Tegelijkertijd willen deze leden erop wijzen dat het opstellen van rekenmethodes en onderliggende modellen nauw luistert en dat wanneer er daarin fouten gemaakt worden de consequenties enorm kunnen zijn. Deelt de Minister deze zorgen over de risico's die gepaard gaan met rekenmethodes? En zo ja, wat doet de Minister om deze risico's te mitigeren? Kan de Minister toezeggen dat de Kamer geïnformeerd wordt wanneer dit rekenvoorschrift klaar is?

D66-fractie

De leden van de D66-fractie vinden het van groot belang dat iedereen kan leven in een schone en gezonde leefomgeving. Voor gebieden rondom vliegvelden is het daarom van groot belang om duidelijke en handhaafbare normen te ontwikkelen op het gebied van geluid, milieu-impact, uitstoot van fijnstof en zeer zorgwekkende stoffen. Dit conceptbesluit zet op het gebied van uitstoot van diverse emissies hiervoor de eerste stappen voor regionale luchthavens en luchthavens van nationale betekenis door rekenregels op te stellen. Deze leden hebben nog enkele vervolgvragen over deze rekenregels.

De leden van de D66-fractie merken op dat met deze wijziging wordt bepaald dat de emissie van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken moet worden uitgedrukt in kilogram per jaar. De keuze hiervoor sluit aan bij de systematiek die ook wordt gehanteerd voor Schiphol. Kan de Minister reflecteren op de inzet en toepassing van deze systematiek (kilogram per jaar) op Schiphol? Kan de Minister toelichten waarom is er gekozen is om deze systematiek een-op-een over te nemen? Hoe verhouden deze rekenregels zich tot ultrafijnstof en fijnstof? Doet deze systematiek recht aan de schadelijkheid van deze stoffen? Wordt er ook rekening gehouden met de cumulatieve effecten van verschillende soorten uitstoot?

De leden van de D66-fractie laten zich daarnaast informeren dat deze berekeningen op jaarbasis worden toegepast. Op welke manier houdt deze systematiek rekening met bijvoorbeeld drukke en minder drukke periodes op deze luchthavens en de invloed daarvan op werknemers en omwonenden? Hoe vertalen deze rekenregels door naar de hoogte van de grenswaarden en de impact hiervan op de omgeving? Hoe worden de gezondheid van omwonenden en leefbaarheid van de omgeving op deze manier geborgd ten tijde van een periode met een hoger aantal vliegtuigbewegingen? Hoe wordt er binnen het berekenen op jaarbasis rekening gehouden met de mogelijkheid om adequaat te kunnen handhaven,

aangezien er lange periodes zitten tussen de daadwerkelijke uitstoot en de mogelijkheid om vervolgens handhavend op te treden?

De leden van de D66-fractie zijn van mening dat een zo efficiënt en adequaat mogelijke manier moet worden ingezet om een gezonde en schone leefomgeving te realiseren. Kan de Minister garanderen dat de voorgestelde rekenregels resulteren in een veilige en gezonde leefomgeving voor de omwonenden van luchthavens? Zo ja, waar blijkt dat uit? Zo nee, is de Minister het met deze leden eens dat gezondheid leidend zou moeten zijn bij het vaststellen van een dergelijk systeem en de daaronder liggende rekenregels?

BBB-fractie

De leden van de BBB-fractie lezen dat deze wijziging nog geen gevolgen heeft, en alleen dient om een rekenvoorschrift vast te stellen. Het instellen van emissiegrenswaarden wordt in afzonderlijke luchthavenbesluiten nader gemotiveerd. Deze leden vragen of dit rekenvoorschrift niet pas bepaald kan worden als ook duidelijk wordt welke emissiegrenswaarden bij individuele luchthavenbesluiten worden ingesteld, om zo een adequaat rekenvoorschrift toe te passen.

De leden van de BBB-fractie lezen dat het stellen van grenswaarden met betrekking tot emissie toeziet op monitoring. Zij zijn benieuwd hoe de Minister dit concreet voor zich ziet en welke consequenties eraan verbonden zijn als deze grenswaarden worden overschreden.