

Geachte leden van de commissie I&M

Er zijn verschillende grote milieu- en gezondheidsissues rond het vliegverkeer. Mijn collega van de Vogelbescherming zal u wijzen op de gevolgen voor de natuur, de NSG op de gevolgen van het lawaai. Milieudefensie wil u op twee andere milieuaspecten wijzen, klimaatverandering en luchtvervuiling.

De luchtvaart is de meest energie-intensieve manier van transport die we kennen met een navenant grote ecologische voetafdruk. Ondanks voortschrijdende techniek zijn we er nauwelijks in geslaagd om de luchtvaart te vergroenen. Wat in alle andere sectoren van de economie wel is gelukt, lukt hier niet. De verklaring is simpel. Elk klein succesje in het zuiniger maken van vliegtuigen, leidt tot lagere kosten en daarmee tot meer vliegen. De afgelopen 40 jaar zijn vliegtuigen ca. 1% per jaar zuiniger geworden (per passagier per kilometer) en groeide de luchtvaart met 4 of 5%. Eén stap vooruit en vijf stappen terug. Zonder ingrijpen zet die groei door, een onhoudbaar systeem, dat uit zichzelf nooit zal verduurzamen.

Voor het klimaat telt vooral de uitstoot van CO₂ en het feit dat vliegtuigen dit broeikasgas op grote hoogte uitstoten, waar het veel meer kwaad doet. Daar komen dan nog de condensatiewolken bij: dankzij het vliegverkeer hebben we boven Nederland veel minder vaak een echt blauwe hemel en hoe meer wolken, hoe minder afkoeling. Ook vliegen op biobrandstoffen zal dit effect niet kunnen verhelpen.

De klimaatschade van het vliegverkeer zit voornamelijk in het aantal kilometers dat wordt gevlogen en voor een kleiner deel in het aantal vliegbewegingen. Starten en stijgen kost elk vliegtuig enorm veel energie.

Startende vliegtuigen veroorzaken ook enorm veel luchtvervuiling. Decennialang was iedereen, ook wij, ervan overtuigd dat de hoeveelheid voor de gezondheid schadelijke luchtvervuiling van moderne vliegtuigen wel mee viel. Dat het wegverkeer van en naar Schiphol schadelijker was voor de luchtkwaliteit dan de vliegtuigen. Dat blijkt helaas niet zo te zijn. Vliegtuigturbines stoten relatief weinig NO₂ en PM₁₀ uit, de stoffen waar we nog steeds zoveel knelpunten van hebben. Maar vorig jaar werd duidelijk dat ze wel enorme hoeveelheden ultrafijnstof uitstoten. Ultrafijnstof zijn deeltjes die nog eens 100 -1000 keer kleiner zijn dan het gewone fijnstof en voor fijnstof geldt: hoe kleiner een deeltje, hoe schadelijker.

Een startend vliegtuig stoot per seconde 1 triljoen deeltjes uit (100.000.000.000.000.000) evenveel als 1 miljoen zware vrachtwagens op de snelweg. Gelukkig is een vliegtuig na een halve minuut hoog genoeg om ons hier redelijk tegen te beschermen, maar op Schiphol start overdag wel elke twee minuten een vliegtuig.

TNO heeft hier in 2014 een onderzoek over gepubliceerd en de Tweede Kamer heeft de minister gevraagd om dit probleem door het RIVM nader te laten onderzoeken. Wij verwachten dat de uitkomsten elk moment publiek worden gemaakt. Op basis van het TNO onderzoek van 2014 en bestaand wetenschappelijk onderzoek over de effecten van ultrafijnstof heeft Milieudefensie een schatting gemaakt van de gezondheidsgevolgen van het ultrafijnstof dat op Schiphol wordt uitgestoten. Daaruit bleek dat we er rekening mee moeten houden dat omwonenden enkele maanden tot een jaar inleveren op hun levensverwachting. En omwonenden zijn alle inwoners van Amsterdam, Amstelveen, Haarlem, Hoofddorp, Aalsmeer en de andere gemeenten die binnen 20 km liggen. Als we de andere vliegvelden in Nederland erbij nemen, blijken miljoenen mensen extra schadelijke luchtvervuiling in te ademen, waarvan we dit eerst niet wisten.

Vooralsnog zijn er geen technische oplossingen voor dit probleem. We kunnen geen roetfilter op een straalmotor zetten. Er kan een klein beetje winst worden behaald door de zwavel uit de vliegtuigbrandstof te halen. Dat doen we al sinds de jaren '80 met diesel en de brandstofkosten stijgen daarmee ca. 2%. Voor een gemiddelde vakantievlucht zijn dat een paar cent per passagier. Maar dat is lang niet genoeg om de gezondheid van omwonenden te beschermen.

De enige echte oplossing, zit hem in minder vliegbewegingen. Met minder starts en landingen neemt de vervuiling lineair af. Elke start minder is winst, wat luchtvervuiling betreft, wat geluid betreft en ook wat het klimaat betreft. Dat hoeft niet allemaal ten koste te gaan van de consument, want het gros van de vliegbewegingen is eigenlijk overbodig. Pakweg de helft van de passagiers op Schiphol zijn overstappers. Die mensen willen helemaal niet op Schiphol zijn. Het is grotendeels een kwestie van organiseren om mensen direct naar hun eindbestemming te krijgen, maar de enorme concurrentie, gebrekkige samenwerking in de sector en de lage kosten voor starts en landingen, geven geen effectieve incentive om overstapvluchten te verminderen. Een vlucht met een overstap is nu vaak goedkoper (want minder aantrekkelijk) dan een rechtstreekse vlucht. Vanuit de markt geredeneerd, is dat logisch. Maar dat kan alleen maar omdat de kosten worden afgewikkeld op het klimaat en de gezondheid van de omwonenden.

Niet alleen de overstappers starten en landen onterecht op Schiphol. Bijna de helft van de vluchten vertrekt naar een van de ons omringende landen, België, Duitsland, Engeland, Frankrijk. Afstanden korter dan 1000 km, die al met al bijna even snel en soms sneller met de trein hadden kunnen worden afgelegd. Wie naar New York of Nieuw Zeeland moet, is aangewezen op het vliegtuig. Wie in Parijs wil zijn, pakt beter de trein.

Schiphol verdient aan een overbodige vlucht evenveel als aan een onvervangbare. Passagiers die hun tijd doden met shoppen omdat ze op hun aansluiting wachten, zijn zelfs extra welkom. Maar de onnodige extra vervuiling die dit met zich meebrengt, wordt niet door Schiphol betaald en ook niet door de maatschappijen. Het is het milieu en het zijn de omwonenden die hiervoor de prijs betalen.