

Bescherm burgers tegen de gezondheidsgevaaren van luchtvaart



Het is tijd dat het welzijn van de Nederlander weer in balans wordt gebracht met het economisch belang van de luchtvaart.

Decennialang groeibeleid voor de luchtvaart. Nauwelijks oog voor belangen van omwonenden van luchthavens. Onachtzaamheid voor de rechten van werknemers. Al deze zaken hebben geleid tot een grote opgave voor het kabinet Schoof. Wij roepen u, als nieuwe minister van Infrastructuur en Waterstaat, op om de rechten van burgers te respecteren en weer in acht te nemen. Zij rekenen op u voor de bescherming van hun gezondheid en leefomgeving.

Wat is er aan de hand?

Voorgaande kabinetten zetten de groei van de luchtvaart steeds weer op de eerste plek. Werknemers op luchthavens werken daardoor in een onveilige en ongezonde werkomgeving. Ook wordt het recht van omwonenden op een gezonde leefomgeving systematisch geschonden. De grote negatieve effecten van blootstelling aan te hoge doses vliegtuiggeluid, NO_x, roet en ultrafijnstof op de gezondheid van omwonenden, de ontwikkeling van kinderen en zelfs van ongeboren kinderen worden steeds duidelijker.^{1,2,3} De wettelijke grenzen ter bescherming van werknemers en omwonenden zijn regelmatig overschreden en opgerekt.^{4,5} Klimaat- en milieuregels ontbreken in de luchtvaart nog grotendeels. De vervuiler blijft grotendeels onbelast maar de belastingbetaler moet wel regelmatig met miljarden bijspringen om een falend luchtvaartstelsel op de been te houden.⁶

De overheid heeft de burger systematisch onvoldoende beschermt tegen de schadelijke effecten van luchtvaart. Dit kabinet kan het anders doen. De enorme omvang van de Nederlandse luchtvaart komt in steeds groter conflict met de grote opgaven van ons land. Zo neemt de luchtvaart stikstofruimte

in, waardoor er minder ruimte beschikbaar is voor landbouw en woningbouw. De woningbouwopgave wordt ook ernstig belemmerd door geluidsoverlast van vliegverkeer.⁷ Terwijl andere sectoren verduurzamen, neemt de uitstoot van de luchtvaart toe. Juridische conflicten stapelen zich op, met grote onzekerheid voor alle betrokkenen. Ook Schiphol zelf concludeert dat het huidige beleid niet meer houdbaar is. De luchthaven roept de overheid op om de grenzen duidelijk vast te stellen, vliegen naar afstand te beprizen en innovatie te versnellen.^{8,9}

Wat moet er gebeuren?

Wij pleiten voor een toekomstbestendige luchtvaart die ons verbindt met de wereld én voor een overheid die haar verantwoordelijkheid neemt voor het welzijn en de gezondheid van alle Nederlanders. Mensen verdienen bescherming tegen de aanzienlijke impact van de luchtvaart op hun leefomgeving, de luchtkwaliteit én hun gezondheid. Werknemers en reizigers moeten weer trots kunnen zijn op de Nederlandse luchtvaart die juist rekening houdt met zijn omgeving. Dat vraagt om fundamenteel ander beleid. Beleid dat gericht is op kwaliteit in plaats van kwantiteit. Beleid waarbij de rechten van burgers en werknemers worden gerespecteerd en er niet langer kosten en risico's op hen worden afgeschoven. Een toekomstbestendige luchtvaart kan alleen gerealiseerd worden met een overheid die duidelijke grenzen stelt aan alle schadelijke uitstoot.¹⁰ Een overheid die erop toeziet dat de luchtvaart een veilige en toekomstbestendige werkplek biedt aan zijn werknemers. En een overheid die de luchtvaart belasting laat betalen zoals elke Nederlandse onderneming. Een toekomstbestendige luchtvaart vraagt om een overheid met lef om het anders te doen.

Wij roepen u, minister Madlener, op om de volgende maatregelen te nemen:

1 Belast vliegreizigers effectief en eerlijk, ook de passagiers die op Schiphol overstappen

Differentieer de vliegbelasting naar afstand, zoals ook grote luchtvaartlanden als het Verenigd Koninkrijk en Duitsland al doen. Vliegen is de meest schadelijke manier van transport en vooral verre vluchten zijn extreem vervuילend. De maatschappelijke kosten hiervan komen nu nauwelijks tot uiting in de prijs van een vliegticket.¹¹ De gevolgen: een buitenproportionele omvang van de Nederlandse luchtvaart, hogere belastingen voor alle Nederlanders, en een grotere verduurzamingsopgave voor Nederland.

Belast ook de grote stromen passagiers die op Schiphol overstappen. Het is aan de Nederlandse reiziger niet uit te leggen dat overstappers niets betalen. Zij landen en stijgen twee keer op van Schiphol, veroorzaken dus ook tweemaal meer overlast, en hebben een grote impact op de operatie en infrastructuur van Schiphol. En dat terwijl ze maar weinig opbrengen voor de Nederlandse economie.

2 Respecteer de rechten en leefomgeving van omwonenden van luchthavens

Geef uitvoering aan het vonnis van de Haagse rechtbank, die oordeelde dat de staat de belangen van omwonenden van Schiphol stelselmatig onvoldoende meeweegt.¹² Het vonnis betekent dat de geldende wet- en regelgeving toegepast en gehandhaafd wordt. Het betekent ook dat aan alle omwonenden, ook als zij buiten geluidsbeschermingsgebieden wonen, rechtsbescherming wordt geboden. Stop verdere verspreiding van geluidsoverlast, luchtvervuiling en onrust door een streep te zetten door de vierde aanvliegeroute voor Schiphol en de opening van Lelystad Airport.

3 Garandeer goed werkgeverschap

Stel minimale eisen aan lonen, arbeidsvoorwaarden en werkomstandigheden voor alle werknemers in de luchtvaartsector. En besteed extra aandacht aan handhaving.



4 Behandel luchtvaart gelijk aan andere sectoren

Normeer alle schadelijke uitstoot van de luchtvaart naar de omgeving en baseer deze op WHO-advieswaarden. Monitor dit door emissies op en rond alle Nederlandse luchthavens te meten voor alle schadelijke effecten van de luchtvaart. Zoals dat nu voor ultrafijnstof door de Omgevingsdienst Zuid-Limburg wordt gedaan rond Maastricht Aachen Airport. En: handhaaf bij overschrijding. Dit is immers standaardpraktijk in alle sectoren, behalve bij de luchtvaart. Neem ook de luchtvaart als bron van gezondheidsschade op in het Schone Lucht Akkoord.

5 Borg klimaatbeleid en bied de luchtvaart perspectief

Voer als eerste nationale klimaatmaatregel voor de luchtvaart een CO₂-plafond per luchthaven in vanaf 2025. Scherp daarnaast de klimaatambities van het Duurzame Luchtvaartakkoord aan op basis van het beschikbare CO₂-budget voor de luchtvaart.¹³ Dit is eerlijk ten opzichte van alle andere sectoren en geeft duidelijkheid over de bijdrage die de luchtvaartsector moet leveren. Bovendien bevordert het innovatie, want het leidt tot een stabiele vraag naar duurzame brandstoffen.

6 Pleit voor meer nationale controle

Pleit in Europa voor meer nationale mogelijkheden om de luchtvaart te reguleren, zodat Europa het herstel van de rechtssituatie van omwonenden niet kan belemmeren. Een belangrijke stap is de herziening van de Europese slotverordening, zodat Nederland meer sturing krijgt over de ontwikkeling van het bestemmingsnetwerk.

1. Mogelijke langetermijneffecten op de gezondheid door ultrafijn stof van vliegtuigen | RIVM
 2. Gezondheidseffecten van ultrafijn stof van vliegverkeer rond Schiphol | RIVM
 3. <https://ggdghor.nl/actueel-bericht/onderzoeksrapport-geluidshinder-en-slaapverstoring-luchtvaart-2020/>
 4. Staat handelt onrechtmatig: belang omwonenden Schiphol stelselmatig ondergeschikt aan luchtvaart (rechtspraak.nl)
 5. Arbeidsinspectie over arbeidsomstandigheden (juli 2023) via: <https://www.nlarbeidsinspectie.nl/publicaties/publicaties/2023/07/11/analyse-werksituatie-bagageafhandeling-schiphol-2023>
 6. Staatsagent voor KLM (eerstekamer.nl)
 7. Analyse woningbouw rondom Schiphol, to70, 2021
 8. Kiezen voor een stiller, schoner en beter Schiphol (april 2023) via: <https://www.schiphol.nl/nl/schiphol-group/pagina/kiezen-voor-een-stiller-schoner-en-beter-schiphol/>
 9. Schiphol | Versnelde CO₂-reductie nodig
 10. Gezonde leefomgeving moet centraal in wet- en regelgeving - Provincie Noord-Holland
 11. De prijs van een vliegticket. Editie 2023 - CE Delft
 12. Staat handelt onrechtmatig: belang omwonenden Schiphol stelselmatig ondergeschikt aan luchtvaart (rechtspraak.nl)
 13. Schiphol | Versnelde CO₂-reductie nodig



Dit Manifest wordt gesteund door:



Recht op Bescherming tegen
Vliegtuighinder



minder vliegtuighinder
aalsmeer



Sectie Kinderlongziekten



NVMM
Nederlandse Vereniging voor
Medische Milieukunde



D.H.J. (Rik) van de Weerd,
Arts medische milieukunde,
Toxicoloog

Paul Schenderling,
Econoom, schrijver, spreker,
senior adviseur bij Sufficiency en
programmaleider bij Postgroei
Nederland

Dr. J.C.C.M. (Hans) in 't Veen,
Longarts, Rotterdam

Prof. dr. Jean Muris,
Huisarts, Hoogleraar Huisarts-
geneeskunde, Universiteit
Maastricht

Prof. dr. M.A. (Marcel) Cobussen,
Hoogleraar auditieve cultuur
Leiden Universiteit

Prof. dr. Roel Vermeulen,
Hoogleraar Milieu-epidemiologie
en Exposoom Analyse, Institute for
Risk Assessment Sciences (IRAS),
Universiteit Utrecht

Prof. dr. Lidwien Smit,
Hoogleraar One Health en Milieu-
Epidemiologie, Institute for Risk
Assessment Sciences (IRAS),
Universiteit Utrecht

Dr. Gerard Hoek,
Universitair hoofddocent, Institute
for Risk Assessment Sciences
(IRAS), Universiteit Utrecht

Dr. Ulrike Gehring,
Universitair hoofddocent, Institute
for Risk Assessment Sciences
(IRAS), Universiteit Utrecht