

Schiphol

Reactie Schiphol, 3 november 2021:

Het terugdringen van ultrafijnstof staat hoog op onze agenda. Op en rond de platforms hebben we al veel verbeterd door elektrificatie. Bijvoorbeeld met elektrische bussen, elektrische pushbacktrucks en elektrische aggregaten. Daar blijven we mee doorgaan. Grote winst is te behalen bij de vliegtuigen zelf, met name tijdens het opstarten van vliegtuigmotoren. Samen met onder meer luchtvaartmaatschappijen en Luchtverkeersleiding Nederland werken we aan de mogelijkheid om duurzaam te kunnen taxiën en voeren we binnenkort een proef uit, waarbij vliegtuigen met een speciale trekker naar de baan worden getrokken zonder dat hun motoren aanstaan.

Het TNO-onderzoek dat we hebben laten uitvoeren geeft ons inzicht in de specifieke locaties waar we met voorrang actie moeten ondernemen. Samen met de luchtvaartsector onderzoeken we opties om medewerkers die aan hoge concentraties worden blootgesteld beter te beschermen. Ook onderzoeken we of andere opstart of taxi procedures kunnen bijdragen aan het omlaag brengen van de uitstoot van ultrafijnstof.

We laten het bij een schriftelijke reactie. Mocht je nog onbeantwoorde vragen hebben, dan zien we die tegemoet. Het grootste deel van de medewerkers op het platform is in dienst bij de verschillende bedrijven zoals afhandelaren of luchtvaartmaatschappijen op Schiphol; jullie zouden kunnen overwegen hen ook te benaderen voor een reactie.

Vragen Zembla, 29 november 2021:

1. In een intern rapport dat in 2007 mede door de Arbodienst Schiphol is opgesteld is te lezen dat "dieselmotoremissies (DME) worden gerekend tot de kankerverwekkende stoffen. Gezien de gelijkenis in samenstelling kan kerosine ook tot die groep worden gerekend. Voor deze stoffen geldt een minimalisatieverplichting, wat wil zeggen dat de blootstelling moet worden teruggebracht zover als technisch mogelijk is". Op welke manier heeft Schiphol sinds 2007 de blootstelling aan emissies van kerosinemotoren (vliegtuigen) en dieselmotoren teruggebracht tot een niveau dat zo laag als technisch mogelijk is?
2. In hetzelfde rapport uit 2007 is te lezen dat blootstelling aan emissies van diesel- en kerosinemotoren op korte termijn kunnen leiden tot hoofdpijn, irritatie van de ogen en de huid en kortademigheid. Daarnaast geeft blootstelling een verhoogd risico op longkanker en schade aan de hartfunctie. Ziet u deze aandoeningen bij personeel dat op de platformen van Schiphol werkt? Heeft u ooit onderzoek gedaan naar de gezondheid van de mensen die op de platformen werken? Zo ja, wat kwam er uit dit onderzoek/deze onderzoeken? Kunnen wij deze resultaten inzien?
3. Het rapport somt een aantal wettelijke verplichtingen op van de werkgever als het gaat om kankerverwekkende stoffen. Het gaat onder meer om het bijhouden van een register van blootgestelde personen en de verplichting om werknemers actief te informeren over de risico's. Houdt u een register bij van blootgestelde personen op Schiphol? Informeert u werknemers proactief over de risico's van blootstelling aan emissies op het platform?
4. Zijn bij alle vliegtuigopstelplaatsen op Schiphol walstroom en elektrische PCA's aanwezig? Wordt dit ook standaard gebruikt?
5. In interne rapporten van KLM uit 2014 en 2018 staat het volgende: "Per 1 januari 2014 zijn alle afgesproken 61 posities voorzien van 400 Hz. En is er een aansluiting voor een elektrische PCA. Helaas wordt hier door AAS niet op gehandhaafd waardoor de andere vliegtuigmaatschappijen blijven draaien op hun APU. Door het tegenvallen van de fysieke belasting bij het aansluiten worden

de FPU's minimaal gebruikt en worden er toch weer GPU's ingezet." Klopt het dat Schiphol niet handhaaft op het gebruik van walstroom en elektrische PCA's? Zo ja, waarom niet? En dat daardoor APU's (kerosine) en GPU's (diesel) worden ingezet? Hoe verhoudt zich dit tot uw minimalisatieverplichting ten opzichte van werknemers op Schiphol met betrekking tot hun blootstelling aan kankerverwekkende stoffen?

6. Volgens vakbond FNV blijkt uit een enquête die zij in 2020 onder platformmedewerkers op Schiphol hebben uitgevoerd dat zij bovengemiddeld vaak hartklachten, hart- en vaatziekten en ook problemen met de longen hebben. Herkent u dit beeld?
7. TNO heeft in opdracht van Schiphol dit jaar metingen verricht naar concentraties ultrafijnstof op de luchthaven. Daarbij hebben meetwagens over de randwegen van Schiphol gereden. Naar ik begrijp wilden vakbond FNV en ook individuele platformmedewerkers dat er op de platformen dichtbij de vliegtuigen, waar medewerkers dagelijks staan te werken, zou worden gemeten. Waarom is dat niet gebeurd?
8. Vakbond FNV wilde ook graag dat er persoonsgebonden metingen met draagbare meetapparatuur zouden worden verricht, om zo een beeld te krijgen van de daadwerkelijke blootstelling van platformmedewerkers aan ultrafijnstof. Waarom heeft Schiphol aan TNO daar geen opdracht toe gegeven?
9. Volgens de FNV zou de onderzoeksopzet van het TNO-meetprogramma al zijn vastgesteld voordat de klankbordgroep, waar zij zitting in namen, bijeenkwam. Dat maken zij op uit [een rapport van het RIVM](#) waaruit naar voren komt dat tijdens een expertbijeenkomst op 23 maart 2021 het meetprogramma is besproken. Is dit correct?
10. Schiphol heeft in 2020 een proef gedaan met 'duurzaam taxiën' waarbij vliegtuigen worden weggesleept uit de zone waar grondpersoneel zich bevindt voordat de motoren worden gestart. In 2022 zal een vervolgprouf plaatsvinden. Zoals mijn collega Roelof Bosma eerder al telefonisch vroeg: waarom is het verslepen van vliegtuigen nog geen standaardprocedure op Schiphol? En waarom is Schiphol pas in 2020 hiermee gaan experimenteren?
11. TNO beveelt in het rapport van het meetprogramma onder meer aan om vliegtuigen weg te slepen 'uit de zone waar grondpersoneel zich bevindt, alvorens de vliegtuigmotoren te starten'. Wat gaat Schiphol concreet met dit advies doen?
12. Volgens de FNV wil Schiphol duurzaam taxiën niet operationeel toepassen omdat het waarschijnlijk een te grote impact heeft 'op de omdraaitijd' en 'meer geld' en inzet van 'meer medewerkers' gaat kosten dan de huidige procedures. Volgens de FNV wil Schiphol de goedkoopste luchthaven van Europa blijven en werken extra arbo-eisen kostenverhogend. Is dit een correcte weergave van zaken?
13. Op de website van Schiphol staat over ultrafijnstof het volgende: "Wereldwijd is nog weinig bekend over het effect op de gezondheid. De onderzoeken die zijn gedaan, geven nog geen duidelijk antwoord." De Gezondheidsraad heeft echter recent geconcludeerd dat er aanwijzingen zijn dat langdurige blootstelling aan ultrafijnstof het risico op hart- en vaataandoeningen vergroot en dat er aanwijzingen zijn voor een verhoogde kans op het ontstaan van luchtwegaandoeningen en voor een negatieve invloed op de groei van de foetus. Waarom stelt Schiphol dat er nog weinig bekend is over de gezondheidseffecten van ultrafijnstof?
14. De Gezondheidsraad concludeert dat binnen de luchtvaart ultrafijnstof kan worden teruggedrongen door vermindering van het aantal vliegbewegingen. Heeft Schiphol ooit overwogen om het aantal vluchten te beperken om emissie van ultrafijnstof te verminderen?
15. Schiphol wil dat in 2030 al het grondmaterieel emissievrij is. Welk percentage is momenteel emissievrij/elektrisch?
16. Op de luchthaven van Kopenhagen werken partijen (de luchthaven, afhandelaars, luchtvaartmaatschappijen, vakbonden, etc) samen om de blootstelling van medewerkers aan ultrafijnstof te verminderen. Dit gebeurt onder meer door vliegtuigen te verslepen voordat de motoren worden gestart. In 2016 zouden een aantal KLM-medewerkers op bezoek zijn geweest op de luchthaven van Kopenhagen. Bij terugkomst zouden zij hebben gepleit om op Schiphol soortgelijke initiatieven te ondernemen. Dit zou volgens de Deense vakbond

3F echter door 'het management van Schiphol' zijn tegengehouden. Klopt dit? En zo ja, waarom werd dit door Schiphol tegengehouden?

Reactie Schiphol, 2 december 2021:

1) In een intern rapport dat in 2007 mede door de Arbodienst Schiphol is opgesteld is te lezen dat "dieselmotoremissies (DME) worden gerekend tot de kankerverwekkende stoffen. Gezien de gelijkentis in samenstelling kan kerosine ook tot die groep worden gerekend. Voor deze stoffen geldt een minimalisatieverplichting, wat wil zeggen dat de blootstelling moet worden teruggebracht zover als technisch mogelijk is". Op welke manier heeft Schiphol sinds 2007 de blootstelling aan emissies van kerosinemotoren (vliegtuigen) en dieselmotoren teruggebracht tot een niveau dat zo laag als technisch mogelijk is?

Gezondheid van medewerkers is van groot belang. Dieselmotoremissies (DME) hebben daarom al langer onze aandacht. We hebben in het verleden een bedrijfsnorm ingesteld (10 microgram per kubieke meter). In 2020 is er door de overheid een landelijke norm vastgesteld (10 microgram per kubieke meter). Jaarlijks worden er metingen uitgevoerd naar de hoeveelheid DME op Schiphol. Recente metingen geven aan dat we ruim onder deze norm blijven.

Volgens de experts van de ARBO-dienst voldoet Schiphol aan de minimalisatieverplichting. Om de negatieve effecten van emissies op Schiphol zoveel mogelijk te beperken, werken we er samen met luchthavenpartners aan om voertuigen met dieselaandrijving te vervangen. Zo vervangen we bijvoorbeeld het grondafhandelingsmateriaal waar mogelijk door elektrische varianten en rijden er elektrische passagiersbussen op het platform. We zorgen voor laadfaciliteiten voor de elektrische voertuigen. Voor energievoorziening van het vliegtuig is walstroom bij veel gates aangelegd en hebben we de eerste E-gpu's in gebruik genomen.

2) In hetzelfde rapport uit 2007 is te lezen dat blootstelling aan emissies van diesel- en kerosinemotoren op korte termijn kunnen leiden tot hoofdpijn, irritatie van de ogen en de huid en kortademigheid. Daarnaast geeft blootstelling een verhoogd risico op longkanker en schade aan de hartfunctie. Ziet u deze aandoeningen bij personeel dat op de platformen van Schiphol werkt? Heeft u ooit onderzoek gedaan naar de gezondheid van de mensen die op de platformen werken? Zo ja, wat kwam er uit dit onderzoek/deze onderzoeken? Kunnen wij deze resultaten inzien?

We hebben in het verleden een bedrijfsnorm ingesteld (10 microgram per kubieke meter). In 2020 is er door de overheid een landelijke norm vastgesteld (10 microgram per kubieke meter). Tweejaarlijks worden er metingen uitgevoerd om de hoeveelheid DME op Schiphol vast te stellen. Recente metingen geven aan dat we ruim onder deze norm blijven.

Schiphol heeft zicht op gezondheidsklachten bij eigen medewerkers. Uit het periodiek arbeidsgezondheidskundig onderzoek (PAGO) dat van tijd tot tijd wordt uitgevoerd, komen geen negatieve gezondheidseffecten op dit gebied uit. Dit zijn geen groepsonderzoeken, dus niet in te zien.

Voor het beeld van gezondheidsklachten en onderzoeken door de werkgever van ander personeel, verwijzen we je door naar de luchtvaartmaatschappijen en afhandelaren.

3) Het rapport somt een aantal wettelijke verplichtingen op van de werkgever als het gaat om kankerverwekkende stoffen. Het gaat onder meer om het bijhouden van een register van blootgestelde personen en de verplichting om werknemers actief te informeren over de risico's. Houdt u een register bij van blootgestelde personen op Schiphol? Informeert u werknemers proactief over de risico's van blootstelling aan emissies op het platform?

De wetgever heeft het bijhouden van bovengenoemd register bedoeld voor werknemers die met gevaarlijke stoffen werken en als gevolg daarvan blootgesteld kunnen worden. Doel hiervan is om mogelijke gezondheidseffecten te kunnen relateren aan het werken met de gevaarlijke stof. Voor DME bestaan er in algemene zin dusdanig veel mogelijke blootstellingsmomenten, dat de relatie tot het werk niet valt te leggen. Dit neemt niet weg dat Schiphol voor zijn werknemers de risico's voor blootstelling aan emissies heeft beoordeeld om vast te stellen dat deze onder de grenswaarden liggen.

We hebben in het verleden een bedrijfsnorm ingesteld (10 microgram per kubieke meter). In 2020 is er door de overheid een landelijke norm vastgesteld (10 microgram per kubieke meter). Jaarlijks worden er metingen uitgevoerd om de hoeveelheid DME op Schiphol vast te stellen. Recente metingen geven aan dat we ruim onder deze norm blijven. Schiphol heeft geen inzicht in of – en hoe de andere bedrijven die op de platforms werken dit bijhouden voor hun medewerkers.

Schiphol spant zich, samen met de luchtvaartsector, in om de blootstelling aan emissies te verminderen. Zo vervangen we bijvoorbeeld het grondafhandelingsmateriaal waar mogelijk door elektrische varianten en rijden er elektrische passagiersbussen op het platform. Voor energievoorziening van het vliegtuig is walstroom bij veel gates aangelegd en hebben we de eerste E-gpu's in gebruik genomen.

4) Zijn bij alle vliegtuigopstelplaatsen op Schiphol walstroom en elektrische PCA's aanwezig? Wordt dit ook standaard gebruikt?

Om emissies te verlagen heeft Schiphol 72 vliegtuigopstelplaatsen voorzien van walstroom, dit aantal wordt de komende jaren verder verhoogd.

Voor de opstelplaatsen niet direct aan een gate werken we aan de inzetbaarheid van een uitstootvrije ground power units. We hebben momenteel 5 elektrische GPU's in gebruik. De komende jaren werken we in duurzaamheidsstraject TULIPS ook samen met luchthavenpartners aan het ontwikkelen van een emissievrij aggregaat op waterstof.

5) In interne rapporten van KLM uit 2014 en 2018 staat het volgende: "Per 1 januari 2014 zijn alle afgesproken 61 posities voorzien van 400 Hz. En is er een aansluiting voor een elektrische PCA. Helaas wordt hier door AAS niet op gehandhaafd waardoor de andere vliegtuigmaatschappijen blijven draaien op hun APU. Door het tegenvallen van de fysieke belasting bij het aansluiten worden de FPU's minimaal gebruikt en worden er toch weer GPU's ingezet." Klopt het dat Schiphol niet handhaaft op het gebruik van walstroom en elektrische PCA's? Zo ja, waarom niet? En dat daardoor APU's (kerosine) en GPU's (diesel) worden ingezet? Hoe verhoudt zich dit tot uw minimalisatieverplichting ten opzichte van werknemers op Schiphol met betrekking tot hun blootstelling aan kankerverwekkende stoffen?

Schiphol voert inspecties uit op het gebruik van de APU en rapporteert hierover aan de Inspectie (IL&T) die bij afwijkingen handhavend optreedt. Om emissies te verlagen heeft Schiphol 72 vliegtuigopstelplaatsen voorzien van walstroom, zodat er geen (diesel)aggregaat nodig is. Dit is meer dan de helft van de opstelplaatsen. Met het oog op de fysieke belasting bij het gebruik van walstroom, hebben we verbeteringen doorgevoerd, zoals het gebruik van dunnere en lichtere kabels. Daarmee is het gebruiken van de walstroom makkelijker.

6) Volgens vakbond FNV blijkt uit een enquête die zij in 2020 onder platformmedewerkers op Schiphol hebben uitgevoerd dat zij bovengemiddeld vaak hartklachten, hart- en vaatziekten en ook problemen met de longen hebben. Herkent u dit beeld?

Schiphol heeft zicht op gezondheidsklachten bij eigen medewerkers. Uit het periodiek arbeidsgezondheidskundig onderzoek (PAGO) dat van tijd tot tijd wordt uitgevoerd, komen geen negatieve gezondheidseffecten op dit gebied uit. Dit zijn geen groepsonderzoeken, dus niet in te zien.

Voor het beeld van gezondheidsklachten en onderzoeken door de werkgever, verwijzen we je door naar de luchtvaartmaatschappijen en afhandelaren.

7) TNO heeft in opdracht van Schiphol dit jaar metingen verricht naar concentraties ultrafijnstof op de luchthaven. Daarbij hebben meetwagens over de randwegen van Schiphol gereden. Naar ik begrijp wilden vakbond FNV en ook individuele platformmedewerkers dat er op de platformen dichtbij de vliegtuigen, waar medewerkers dagelijks staan te werken, zou worden gemeten. Waarom is dat niet gebeurd?

Om veiligheidsredenen mag een meetvoertuig niet tegelijkertijd met vliegtuig op dezelfde opstelplaats zijn, maar wel op de naastgelegen opstelplaats, dat is op korte afstand van het vliegtuig.

De te rijden route hebben TNO en Schiphol in samenspraak vastgelegd in een standaard meetprotocol. Het meetprotocol is daarna voorgelegd aan medewerkers van Schiphol, het RIVM, vertegenwoordigers van enkele vakbonden en grondpersoneel. Naar aanleiding hiervan zijn een aantal aandachtspunten toegevoegd aan het meetprotocol. Medewerkers waren in dit protocol in de gelegenheid om van de route af te wijken en zelf locaties op te zoeken.

Het voordeel van metingen met een voertuig is dat in een korte periode een groot oppervlak van het Schipholterrein kan worden gescand, inclusief de plekken waar personeel werkt aan airside. Op plekken die onderdeel zijn van de vaste route heeft dat geleid tot vele duizenden metingen per locatie, zodat daar de ultrafijnstof concentraties met grote zekerheid is vastgesteld.

8) Vakbond FNV wilde ook graag dat er persoonsgebonden metingen met draagbare meetapparatuur zouden worden verricht, om zo een beeld te krijgen van de daadwerkelijke blootstelling van platformmedewerkers aan ultrafijnstof. Waarom heeft Schiphol aan TNO daar geen opdracht toe gegeven?

Het door TNO uitgevoerde onderzoek is van belang voor de werknemers op de luchthaven. Het onderzoek maakt inzichtelijk hoe de concentraties ultrafijnstof op Schiphol zijn. Met die inzichten kunnen we nog gericht aan de slag. Op grond van de resultaten van het onderzoek worden aanvullende acties en een versnelling van acties onderzocht om de ultrafijnstofconcentratie verder omlaag te brengen.

De mobiele metingen zijn gedaan op het buitenterrein. De platformmedewerkers zullen zich niet altijd buiten bij de pieren en terminals bevinden, maar gedurende de dag deels ook binnen en op minder belaste locaties aanwezig zijn. Dit betekent dat de gemeten concentraties met de mobiele meetapparatuur waarschijnlijk een overschatting geven van de daadwerkelijke blootstelling over de gemiddelde werkdag.

Het RIVM heeft recent een voorstel gedaan voor het onderzoeken van gezondheidseffecten van ultrafijnstof bij platformmedewerkers. De sector bestudeert momenteel dit voorstel hoe samen met betrokken partijen een onderzoek opgezet kan worden naar blootstelling van medewerkers aan ultrafijnstof en de mogelijke gezondheidseffecten. De vakbonden zijn hiervan op de hoogte.

9) Volgens de FNV zou de onderzoeksopzet van het TNO-meetprogramma al zijn vastgesteld voordat de klankbordgroep, waar zij zitting in namen, bijeenkwam. Dat maken zij op uit een rapport van het RIVM waaruit naar voren komt dat tijdens een expertbijeenkomst op 23 maart 2021 het meetprogramma is besproken. Is dit correct?

Nee. Het door Schiphol en TNO opgestelde meetprotocol is voorgelegd aan het RIVM, vertegenwoordigers van enkele vakbonden en grondpersoneel. Naar aanleiding hiervan zijn een aantal aandachtspunten toegevoegd aan het meetprotocol. Medewerkers waren in het protocol in de gelegenheid om van de route af te wijken en zelf locaties op te zoeken naar eigen inzicht.

10) Schiphol heeft in 2020 een proef gedaan met 'duurzaam taxiën' waarbij vliegtuigen worden weggesleept uit de zone waar grondpersoneel zich bevindt voordat de motoren worden gestart. In 2022 zal een vervolgproef plaatsvinden. Zoals mijn collega Roelof Bosma eerder al telefonisch vroeg: waarom is het verslepen van vliegtuigen nog geen standaardprocedure op Schiphol? En waarom is Schiphol pas in 2020 hiermee gaan experimenteren?

Tijdens het duurzaam taxiën worden vliegtuigen van en naar de start- en landingsbaan gebracht door een speciaal sleepvoertuig en blijven vliegtuigmotoren voor het grootste deel uit. Er is momenteel wereldwijd maar één gecertificeerd type voertuig voor dit proces. Dit speciale voertuig is nodig omdat de standaard pushback trucks niet geschikt zijn op deze afstanden en met deze snelheid: dan komt er te veel kracht op het neuswiel.

Veel van de benodigde aanpassingen zijn nieuw voor de luchtvaart. Voor dit nieuwe taxiproces zijn ingrijpende aanpassingen aan infrastructuur, processen en techniek nodig, bleek uit een eerste proef en haalbaarheidsstudie. De luchtvaartsector heeft een stappenplan gepresenteerd met als doel duurzaam taxiën in uiterlijk 2030 op heel Schiphol de standaardprocedure. De eerste stap daarin zijn twee sleepvoertuigen die medio 2022 in gebruik genomen worden op Schiphol voor een vervolgproef.

Voor de goede orde: duurzaam taxiën is iets anders dan de werkwijze in Kopenhagen.

11) TNO beveelt in het rapport van het meetprogramma onder meer aan om vliegtuigen weg te slepen 'uit de zone waar grondpersoneel zich bevindt, alvorens de vliegtuigmotoren te starten'. Wat gaat Schiphol concreet met dit advies doen?

Het TNO-onderzoek dat we hebben laten uitvoeren geeft ons inzicht in de specifieke locaties waar we met voorrang actie moeten ondernemen. Samen met de luchtvaartsector onderzoeken we opties om medewerkers die aan hoge concentraties worden blootgesteld beter te beschermen. Een onderwerp van onderzoek is de mogelijkheid tot andere opstart- of taxiprocedures en hoe deze kunnen bijdragen aan het omlaag brengen van de uitstoot van ultrafijnstof.

12) Volgens de FNV wil Schiphol duurzaam taxiën niet operationeel toepassen omdat het waarschijnlijk een te grote impact heeft 'op de omdraaitijd' en 'meer geld' en inzet van 'meer medewerkers' gaat kosten dan de huidige procedures. Volgens de FNV wil Schiphol de goedkoopste luchthaven van Europa blijven en werken extra arbo-eisen kostenverhogend. Is dit een correcte weergave van zaken?

Nee. We hebben onlangs juist een stappenplan gepresenteerd om duurzaam taxiën uiterlijk in 2030 de standaardprocedure te laten zijn: [Luchtvaartsector presenteert stappenplan om duurzaam taxiën te realiseren \(schiphol.nl\)](https://www.schiphol.nl/medewerkers/duurzaam-taxi%C3%AAn)

Voor de goede orde: duurzaam taxiën is iets anders dan de werkwijze in Kopenhagen.

13) Op de website van Schiphol staat over ultrafijnstof het volgende: “Wereldwijd is nog weinig bekend over het effect op de gezondheid. De onderzoeken die zijn gedaan, geven nog geen duidelijk antwoord.” De Gezondheidsraad heeft echter recent geconcludeerd dat er aanwijzingen zijn dat langdurige blootstelling aan ultrafijnstof het risico op hart- en vaataandoeningen vergroot en dat er aanwijzingen zijn voor een verhoogde kans op het ontstaan van luchtwegaandoeningen en voor een negatieve invloed op de groei van de foetus. Waarom stelt Schiphol dat er nog weinig bekend is over de gezondheidseffecten van ultrafijnstof?

Deze website is gepubliceerd in 2019, bij het actieplan om de uitstoot van ultrafijnstof dat toen werd gepresenteerd. Het rapport van de Gezondheidsraad is hier (nog) niet in verwerkt. Op de pagina [‘luchtkwaliteit op en rond Schiphol’](#) staan de gezondheidseffecten die bekend zijn. Daarnaast geeft deze video uitleg daarover: [Ultrafijnstof op Schiphol – YouTube](#)

Schiphol is al langer bezig met het onderzoeken en terugdringen van de uitstoot van ultrafijnstof. In 2019 is een actieplan ultrafijnstof door Schiphol in samenwerking met de luchtvaartsectorpartijen opgesteld, om de uitstoot omlaag te brengen in het verkeer van en naar de luchthaven, op de luchthaven zelf en van de vliegtuigen. Belangrijk daarbij zijn investeringen in nieuwe vloot, het gebruik van duurzame brandstoffen (SAF) en het verduurzamen van de grondoperatie.

14) De Gezondheidsraad concludeert dat binnen de luchtvaart ultrafijnstof kan worden teruggedrongen door vermindering van het aantal vliegbewegingen. Heeft Schiphol ooit overwogen om het aantal vluchten te beperken om emissie van ultrafijnstof te verminderen?

Die gevolgtrekking geldt voor alles: minder autorijden, minder scheepvaart, minder vrachtvervoer, minder vliegen. Het leidt tot minder uitstoot. De realiteit is dat de mens graag mobiel is, dat mobiliteit voor de Nederlandse economie belangrijk is en dat de (wereld)bevolking groeit. Mobiliteit draagt bij aan het vestigingsklimaat en werkgelegenheid. De echte en meest realistische uitdaging is in onze ogen: hoe zorgen we ervoor dat de mobiliteit die er is en er altijd zal zijn verduurzaamt? Daar zijn onze acties op gericht.

15) Schiphol wil dat in 2030 al het grondmaterieel emissievrij is. Welk percentage is momenteel emissievrij/elektrisch?

Momenteel is 64% van het KLM grondafhandelingsmateriaal elektrisch. Vergeleken met 2011, toen al het materiaal nog op diesel reed, leidt dit tot een vermeden CO₂-uitstoot van 18.944 ton op jaarbasis.

Voor het vervoer van reizigers van hun vliegtuig naar de gate en vice versa zet Schiphol sinds 2015 elektrische bussen in. Dat zijn er sinds 2020 53, er zijn geen dieselbussen meer.

Nog niet al het materiaal is beschikbaar in een uitstootvrije variant.

16) Op de luchthaven van Kopenhagen werken partijen (de luchthaven, afhandelaars, luchtvaartmaatschappijen, vakbonden, etc) samen om de blootstelling van medewerkers aan ultrafijnstof te verminderen. Dit gebeurt onder meer door vliegtuigen te verslepen voordat de motoren worden gestart. In 2016 zouden een aantal KLM-medewerkers op bezoek zijn geweest op de luchthaven van Kopenhagen. Bij terugkomst zouden zij hebben gepleit om op Schiphol soortgelijke initiatieven te ondernemen. Dit zou volgens de Deense vakbond 3F echter door ‘het management van Schiphol’ zijn tegengehouden. Klopt dit? En zo ja, waarom werd dit door Schiphol tegengehouden?

Schiphol werkt al jaren internationaal samen met andere luchthavens om kennis en ervaringen op het gebied van ultrafijnstof met elkaar te delen. Het verslepen van vliegtuigen zoals op Kopenhagen gebeurt, is niet 1 op 1 op Schiphol te implementeren vanwege de verschillen tussen de luchthavens. Het is van belang dat nieuwe procedures veilig en zorgvuldig worden doorgevoerd. Daarom onderzoeken we samen met de luchtvaartpartners de mogelijkheid tot andere opstart of taxi procedures en hoe deze kunnen bijdragen aan het omlaag brengen van de uitstoot van ultrafijnstof.