

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

2644

Vragen van het lid **Van Raan** (PvdD) aan de Ministers van Infrastructuur en Waterstaat en van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit over *het vervroegde luchtvaartadvies van de commissie-Remkes en de gebrekkige rapportage van stikstofuitstoot op grote hoogte* (ingezonden 8 november 2019).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (ontvangen 30 april 2020) Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2019–2020, nr. 914.

Vraag 1

Kent u het bericht «Is de luchtvaart echt maar een kleine vervuiler? 5 vragen over vliegverkeer en stikstof»?¹

Antwoord 1

Ja, ik ben bekend met het bericht.

Vraag 2

Hoe staat het met de uitvoering van de tegen uw wens in aangenomen motie-Van Raan c.s. waarin de regering wordt verzocht om de stikstofuitstoot boven 3.000 voet zo volledig mogelijk in beeld te brengen?²

Antwoord 2

In de rapportage «Advies Luchtvaartsector» van het Adviescollege Stikstofproblematiek bepleit het Adviescollege om emissies boven 3000 voet en de emissies die samenhangen met de functie van de luchthaven in beeld te brengen in de emissieregistratie. Het Adviescollege beveelt aan om dit in Europees verband te bepleiten bij het Europees Milieu Agentschap. In de kabinetsreactie is dit advies overgenomen waarmee mede invulling wordt gegeven aan de motie Van Raan c.s. over stikstofuitstoot.

¹ Website EenVandaag, 23 oktober 2019 (<https://eenvandaag.avrotros.nl/item/is-de-luchtvaart-echt-maar-een-kleine-vervuiler-5-vragen-over-vliegverkeer-en-stikstof/>)

² Motie-Van Raan c.s. (Kamerstuk 31 936, nr. 674).

Vraag 3, 4 en 10

Deelt u de mening dat het logisch zou zijn als de commissie-Remkes deze motie meeneemt in haar stikstofadvies over de luchtvaart? Zo nee, waarom niet?

Op welke wijze gaat de commissie-Remkes deze motie meenemen in haar stikstofadvies over de luchtvaart?

Op welke wijze gaat de commissie-Remkes advies geven over de in de categorie «buitenland» verstopte stikstofemissies van de luchtvaartsector?

Antwoord 3, 4 en 10

Het advies van het Adviescollege Stikstofproblematiek gaat in op de door u genoemde punten. In haar rapportage heeft de commissie het effect van het wereldwijde vliegverkeer in beeld gebracht en geadviseerd om emissie boven de 3000 voet mee te nemen.

Vraag 5

Erkent u dat, door een deel van de stikstofemissie van de luchtvaart van en naar Nederlandse vliegvelden boven de 3.000 voet onder de categorie «buitenland» te plaatsen, de stikstofemissie van de luchtvaartsector deels buiten beeld blijft? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5

Emissie boven de 3000 voet van en naar Nederlandse vliegvelden zijn niet opgenomen in de categorie «Buitenland».

Vraag 6 en 7

Welk deel van de aan de categorie «buitenland» toegeschreven stikstofemissies worden veroorzaakt door luchtvaart?

Kunt u dit aandeel van de luchtvaart in de categorie «buitenland» specificeren naar het aandeel dat kan worden toegeschreven aan luchtvaart vanuit het buitenland en luchtvaart in Nederland?

Antwoord 6 en 7

Het aandeel van vliegverkeer van en naar Nederlandse luchthavens tot 3.000 voet draagt volgens het RIVM 0,1% bij aan de totale stikstofdeposities in Nederland. In het rapport «Advies Luchtvaartsector» wordt de totale bijdrage van de luchtvaart tussen de 0,7 en 1,1% geschat. Dit betreft deposities afkomstig van emissies onder en boven de 3000 voet van al het wereldwijde vliegverkeer

Vraag 8

Erkent u dat de stikstofemissie van de luchtvaart, ongeacht in welke categorie deze is ondergebracht, bijdraagt aan de cumulatieve stikstofdepositie en daardoor mede oorzaak kan zijn van het overschrijden van kritische depositiewaarden? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 8

Ja, ook in het «Advies luchtvaartsector» staat «De emissies boven 3.000 voet hebben een sterk Europees en mondiaal karakter waardoor het ingewikkeld is om de depositie ervan op nationale schaal te berekenen. Deze depositie heeft het karakter van een globale achtergronddepositie die voor het gehele grondgebied van Nederland een relatief gelijke bijdrage aan stikstofdepositie oplevert. De mate van beïnvloedbaarheid van deze deposities door de luchtvaart in Nederland is zeer gering.»

Vraag 9

Erkent u dat, mede vanwege het gebruik van de categorie «buitenland» voor stikstofemissies vanuit de luchtvaart, de cumulatieve effecten van stikstofdepositie door verschillende bronnen niet goed in beeld is? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat gaat u doen om deze lacune weg te nemen?

Antwoord 9

De stelling dat emissies vanuit de luchtvaart in de categorie buitenland zitten, is onjuist. De door het RIVM berekende deposities worden gekalibreerd op basis van metingen. Hiermee wordt een totaalbeeld verkregen van de cumulatieve bijdrage van verschillende bronnen.

Vraag 11

Klopt het dat het landelijke percentage van de stikstofuitstoot dat nu aan luchtvaart wordt toegeschreven, niet een-op-een kan worden geprojecteerd op de individuele Natura 2000-gebieden, omdat per gebied een individuele beoordeling gemaakt moet worden? Zo nee, hoe zit het dan?

Antwoord 11

Per Natura 2000-gebied zal het aandeel in de deposities afkomstig van de luchtvaart onder de 3000 voet verschillen. Dat is mede afhankelijk van de afstand van de luchthaven en routes tot het gebied en het aandeel van andere emissiebronnen. Hierom wordt voor projecten een projectspecifiek onderzoek gedaan. Voor de emissies boven de 3000 voet geldt dat de verspreiding dusdanig is dat de relatie tussen de emissiebron en de depositie niet één op één te leggen is.

Vraag 12

Klopt het dat Nederland de emissies boven 3.000 voet niet apart rapporteert aan de Europese Commissie (EC) als onderdeel van de NEC-rapportage?³ Zo nee, hoe zit het dan?

Antwoord 12

Dat klopt, zie ook mijn antwoorden op eerdere Kamervragen van 16 december⁴. In de database van Emissieregistratie zijn de emissies opgenomen zoals die op grond van de NEC-richtlijn (zowel de oude⁵ als de herziene⁶) moeten worden gerapporteerd. Emissies van vliegtuigen buiten de landings- en startcyclus zijn van de richtlijn uitgezonderd. Met de opvolging van het advies van de commissie Remkes zal op dit punt de rapportage naar de Europese Commissie worden aangepast.

Vraag 13

Wat is de beweegreden om dit niet te doen?

Antwoord 13

Zie mijn antwoord op vraag 12

Vraag 14

Bent u bereid om deze rapportages alsnog compleet te maken? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 14

Zie mijn antwoord op vraag 12.

Vraag 15

Wie bepaalt op basis van welke gronden wat er wel en niet wordt gerapporteerd aan de EC?

Antwoord 15

Rapportage van emissies van de belangrijkste luchtverontreinigende stoffen is gebaseerd op de NEC-richtlijn⁷. In die richtlijn is exact aangegeven wat wel en niet onder de richtlijn valt en wat derhalve wel en niet moet worden gerapporteerd. Voor luchtvaart betreft het enkel de emissies tijdens de landings- en startcyclus, waarmee wordt aangesloten bij het beleid van ICAO. Met de opvolging van het advies van het Adviescollege Stikstofproblematiek op dit punt zal het kabinet de rapportage naar de Europese Commissie aanpassen. Zie verder het antwoord op vraag 12.

³ NFR-code 1 A 3 a i (ii) (International aviation (Cruise)) en NFR-code 1 A 3 a ii (ii) (Domestic aviation (Cruise)).

⁴ Kamervraag 3; 16 december 2019 kenmerk IenW/BSK-2019/239065

⁵ Richtlijn 2001/81/EG inzake nationale emissieplafonds voor bepaalde luchtverontreinigende stoffen.

⁶ Richtlijn (EU) 2016/2284 betreffende de vermindering van de nationale emissies van bepaalde luchtverontreinigende stoffen.

⁷ Richtlijn (EU) 2016/2284 betreffende de vermindering van de nationale emissies van bepaalde luchtverontreinigende stoffen.

Vraag 16

Deelt u de mening dat het belangrijk is om een zo volledig mogelijk beeld te hebben van de stikstofemissie? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 16

Ja.

Vraag 17

Bent u bekend met de gids waarin de EC de methode beschrijft over het berekenen van emissies boven 3.000 voet?

Antwoord 17

Ja, daarmee ben ik bekend.

Vraag 18

Klopt het dat de meeste Europese landen deze emissies boven 3.000 voet wel rapporteren? Zo nee, hoe zit het dan?

Antwoord 18

Ja, dit klopt.

Vraag 19

Wat is de verklaring voor de bevinding uit de emissieregistratie dat het spreidingsgebied van de emissies vanuit Schiphol in 2017 een stuk kleiner is geworden dan in 2015 en 2016?

Antwoord 19

Aanvankelijk heeft het NLR in 2014 voor de Stikstofemissieberekeningen voor de Programmatische Aanpak voor Schiphol een rekengebied aangehouden van 60x60 kilometer. Dit rekengebied is vervolgens ook gehanteerd voor de emissieregistratie. In 2016 is een concept-MER voor Schiphol opgesteld, waarin een rekengebied van 40 x 40 km is gehanteerd, omdat volgens dat MER buiten dat gebied de emissies nihil waren. Deze gebiedsgrootte is vervolgens in 2018 overgenomen voor de nieuwe berekeningen voor de emissieregistratie.

Als gevolg van het wegvallen van de PAS en de adviezen van het Adviescollege Stikstofproblematiek zal worden bezien wat de gevolgen daarvan zijn voor het rekengebied in de emissieregistratie.

Vraag 20

Welke bronnen zijn gebruikt bij de bepaling van de emissie zoals opgenomen in de emissieregistratie in respectievelijk 2015, 2016 en 2017?

Antwoord 20

Wat betreft de bronnen zijn in hoofdstuk 8 van het rapport «methods for calculating the emissions of transport in the Netherlands⁸» de herkomst van de bronnen te vinden. De specifieke bronnenlijst is zeer omvangrijk, maar betreft in ieder geval gegevens van het CBS over de jaarlijkse aantal vliegbewegingen per vliegtuigtype en gegevens over 400 type vliegtuigmotoren uit de ICAO database.

⁸ [http://emissieregistratie.nl/erpubliek/documenten/Lucht%20\(Air\)/Verkeer%20en%20Vervoer%20\(Transport\)/Methoderapporten%20Taakgroep%20Verkeer%20en%20Vervoer/Klein%20et%20al.%20\(2019\)%20Methods%20for%20calculating%20the%20emissions%20of%20transport%20in%20NL.pdf](http://emissieregistratie.nl/erpubliek/documenten/Lucht%20(Air)/Verkeer%20en%20Vervoer%20(Transport)/Methoderapporten%20Taakgroep%20Verkeer%20en%20Vervoer/Klein%20et%20al.%20(2019)%20Methods%20for%20calculating%20the%20emissions%20of%20transport%20in%20NL.pdf)