

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

3603

Vragen van het lid **Van Raan** (PvdD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *de uitstoot van zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) door de luchtvaart* (ingezonden 16 augustus 2023).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 11 september 2023) Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2022–2023, nr. 3565

Vraag 1

Herkent u de passage «Emissies van zeer zorgwekkende stoffen naar de lucht worden zoveel mogelijk voorkomen dan wel, indien dat niet mogelijk is, tot een minimum beperkt.»¹

Antwoord 1

Ja. Deze passage is afkomstig uit het Activiteitenbesluit milieubeheer.

Vraag 2

Herkent u dat deze zogenaamde minimalisatieverplichting in artikel 2.4, lid 2 van het Activiteitenbesluit ook geldt wanneer het bedrijf de beste beschikbare technieken (verder: BBT) toepast (zoals vermeld op de website van het Kenniscentrum Infomil, vallend onder uw ministerie)?² Zo nee, hoe zit het dan?

Antwoord 2

Ja, ZZS-emissies moeten voorkomen worden en als dat niet kan, zoveel mogelijk geminimaliseerd.

Vraag 3

Herkent u dat deze zogenaamde minimalisatieverplichting in artikel 2.4, lid 2 van het Activiteitenbesluit ook geldt wanneer de immis­sieconcentratie voor een stof onder het maximaal toelaatbaar risiconiveau (MTR) uitkomt? Zo nee, hoe zit het dan?

¹ Activiteitenbesluit milieubeheer artikel 2.4, tweede lid (<https://wetten.overheid.nl/BWBR0022762/2023-07-01#Hoofdstuk2>)

² Website Kenniscentrum InfoMil (<https://www.infomil.nl/onderwerpen/lucht-water/lucht/zeer-zorgwekkende/vaststellen/>)

Antwoord 3

Ja, ZZS-emissies moeten voorkomen worden en als dat niet kan, zoveel mogelijk geminimaliseerd.

Vraag 4

Herinnert u zich dat u in antwoord op mijn eerdere vragen heeft gesteld «De ZZS-emissies van het vliegverkeer (landen, starten, taxiën) vallen echter niet onder de minimalisatieplicht»?³

Antwoord 4

Ja.

Vraag 5

Herkent u dat in de Wet milieubeheer artikel 1.1, lid 1 staat: «inrichting: elke door de mens bedrijfsmatig of in een omvang alsof zij bedrijfsmatig was, ondernomen bedrijvigheid die binnen een zekere begrenzing pleegt te worden verricht»??

Antwoord 5

Ja.

Vraag 6

Herkent u dat in het door u aan de Kamer aangeboden TNO-onderzoek «Notitie Emissieberekening ZZS Luchthavens» van februari 2023 blijkt dat het allergrootste deel van de emissie van ZZS'en plaatsheeft tijdens de zogenaamde Idle-fase?⁴

Antwoord 6

Ja.

Vraag 7

Is het correct dat voor de onderzochte jaren 2018–2021 dit tussen de 94% en 95% ligt, zoals blijkt uit de vertaling van de tabel op pagina 16 van dat rapport naar relatieve percentages?⁵

Antwoord 7

Ja.

Vraag 8

Klopt het dat de Idle-fase als volgt gedefinieerd is: «de fase na het landen en voorafgaand aan het starten, met de motoren op laag vermogen (7% van maximaal vermogen). Dit zijn alle handelingen op de grond: het taxiën naar de gate, stand-by staan bij de gate, en taxiën naar de startbaan. Deze fase duurt 26 minuten volgens de ICAO-definitie.»? Zo nee, hoe zit het dan?

Antwoord 8

Ja.

Vraag 9

Is het correct dat de uitstoot tijdens de Idle-fase daarmee (dus) plaatsheeft, terwijl het vliegtuig aan de grond gebonden is? Zo nee, waar in de ruimte vindt volgens u de Idle-fase dan plaats?

Antwoord 9

Ja.

Vraag 10

Vindt de uitstoot tijdens de Idle-fase plaats grotendeels buiten de inrichting die Schiphol heet? Zo nee, waar in de ruimte vindt volgens u de uitstoot tijdens de Idle-fase dan plaats?

³ Antwoord Kamervragen Van Raan en Van Esch (beiden PvdD), Tweede Kamer, vergaderjaar 2021–2022, Aanhangsel Handelingen, nr. 1694, antwoord 22

⁴ Notitie Emissieberekening ZZS Luchthavens, bijlage bij Kamerstuk 31 936, nr. 1051

⁵ Zie tabel (onderhands toegezonden)

Antwoord 10

Nee. De uitstoot tijdens de Idle-fase vindt plaats binnen de inrichting Schiphol.

Vraag 11

Kan het zijn dat de uitstoot tijdens de Idle-fase grotendeels plaatsvindt binnen de inrichting die Schiphol heet? Zo nee, waar vindt volgens u dan de uitstoot tijdens Idle-fase plaats?

Antwoord 11

Ja.

Vraag 12

Kunt u instemmen met de conclusie dat 94% tot 95% van de Idle-uitstoot plaatsheeft binnen de begrenzing van de luchthaven? Zo nee, hoe zit het dan precies wel?

Antwoord 12

Ja.

Vraag 13

Kunt u instemmen met de conclusie dat dit feitelijk nog ietsje hoger ligt, wanneer ook de emissies uit de auxiliary power unit(s) (APU(s)) meegeteld worden? Zo nee, hoe zit het dan wel precies?

Antwoord 13

Ja.

Vraag 14

Om welke reden (praktisch, juridisch houdbaar, logisch) zou de bedrijvigheid die deze emissies veroorzaakt (gedurende de Idle-fase) en derhalve plaatsheeft binnen een zekere begrenzing, daarmee niet tot de inrichting Schiphol behoren (waarbij inrichting is bedoeld als in de Wet milieubeheer en het Activiteitenbesluit)?

Antwoord 14

Zie het antwoord op vraag 16.

Vraag 15

Is het u bekend dat Schiphol zelf in zijn eerste – door het bevoegd gezag overigens nog als onvolledig bestempelde – inventarisatie van (p)ZZS van 14 december 2021 met als referentie BI2346IBRP2112141208, de emissies van parkerende auto's opgenomen heeft voor zover die binnen de omheining c.q. begrenzing van Schiphol plaatshebben?

Antwoord 15

Ja.

Vraag 16

Kunt u duiden waarom – vanuit het perspectief van de wet- en regelgeving – de emissies die vrijkomen bij een vliegtuig zodra c.q. zolang dat zich aan de grond binnen de (zekere) begrenzing van het luchthaventerrein bevindt anders zouden zijn dan emissies van een auto die zich binnen de (zekere) begrenzing van het luchthaventerrein bevindt?

Antwoord 16

Het is staand beleid dat het Rijk bevoegd gezag is voor het vliegverkeer naar, op en van luchthavens van nationale betekenis. Dat betekent onder meer dat het Rijk bevoegd gezag is voor het opstellen van regels voor de afzonderlijke fasen binnen de zogeheten LTO-cyclus, te weten landen, taxiën en starten. Voor Schiphol zijn die regels vastgelegd in het Luchthavenverkeerbesluit (LVB).

Het gevolg daarvan is dat die activiteiten onder de Wet luchtvaart vallen en niet onder de Wet milieubeheer en het daaronder vallende Activiteitenbesluit milieubeheer. Daarmee is dus niet een technisch onderscheid, maar een

juridisch onderscheid gemaakt tussen het reguleren van de emissies van auto's en van vliegtuigen binnen de begrenzing van het luchthaventerrein. Dit wordt bevestigd door de volgende passage uit omgevingsvergunning milieu van Schiphol: «Voor wat betreft activiteiten als vliegtuigbewegingen zoals landen, opstijgen en taxiën is de situatie nochtans duidelijk. Deze activiteiten behoren volgens bestendige jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State niet tot een Wet milieubeheerinrichting. Wij hechten eraan te benadrukken dat de onderhavige vergunning dan ook uitdrukkelijk géén betrekking op deze activiteiten heeft. Zij worden nader geregeld in de Wet Luchtvaart en de daaraan gerelateerde wetgeving.» Zoals in de Kamerbrief van 30 maart 2023⁶, over ZZS op luchthavens is aangegeven, wordt momenteel bezien of het nodig is om voor de vliegtuig gerelateerde activiteiten (landen, taxiën, starten) aanvullende regelgeving of maatregelen voor emissiereductie op te leggen. Dit is in lijn met wat in de Luchtvaartnota⁷ is opgenomen over het toewerken naar een verbetering van de leefomgeving.

Vraag 17

Herinnert u zich dat u in het commissiedebat Verduurzaming luchtvaart van 11 april 2023 het volgende zei: «De enige normstelling die we op dit moment hebben, is de uitstoot van ZZS via vaste, stationaire installaties, bijvoorbeeld een schoorsteen van een fabriek die op één plek staat. Maar we weten in ieder geval dat de verspreiding van zeer zorgwekkende stoffen een andere is op het moment dat die uit mobiele apparaten komt, in dit geval vliegtuigen of voertuigen op het platform?»

Antwoord 17

Ja.

Vraag 18

Kunt u uitleggen, aangezien vliegtuigen die taxiën of aan de gate hun motor laten draaien net zomin op schoorstenen lijken als auto's, waarom auto's dan wel onder Wet Milieubeheer vallen en vliegtuigen die taxiën of aan de gate hun motor laten draaien niet?

Antwoord 18

Zie ook het antwoord op vraag 16.

Overigens vallen vliegtuigen die staan geparkeerd op Schiphol, waarbij blokken zijn geplaatst bij de wielen, wél onder het bevoegd gezag van de gemeente Haarlemmermeer. Als die vliegtuigen op dat moment hun APU gebruiken voor energievoorziening, dan valt dat APU-gebruik wel onder de minimalisatie- en informatieverplichting van het Activiteitenbesluit. Ze zijn dan namelijk niet meer aan het landen, taxiën of starten. De momenten dat ná het taxiën van de landingsbaan naar een afhandelingsplaats, de blokken bij de wielen van de vliegtuigen worden geplaatst (on blocks) en vóór het taxiën van de afhandelingsplaats naar de startbaan, de blokken worden verwijderd (off blocks), zijn dus de momenten waarop het toepasselijke wettelijke kader wijzigt. Verder is de ILT met Schiphol in gesprek over het terugdringen van het gebruik van de APU en heeft Schiphol hiervoor inmiddels een plan van aanpak opgesteld.

Vraag 19

Is het u bekend dat in het «Advies over de reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport Luchthavenbesluit Rotterdam The Hague Airport» van 24 april 2023 de Commissie m.e.r. adviseert aan te geven «hoe in relatie tot (p (potentieel))ZZS-emissies met de monitoring en de emissieminimalisatie (vanwege gezondheidsrisico's) wordt omgegaan?»⁸

Antwoord 19

Ja.

⁶ Kamerstuk 31 936, nr. 1051

⁷ Kamerstuk 31 936, nr. 820

⁸ Bijlage bij Kamerstuk 31 936, nr. 1057

Vraag 20

Bent u bereid aan de Commissie m.e.r. te vragen, nu u weet dat 95% van de ZZS-emissies van het vliegverkeer binnen de zekere begrenzing van de luchthaven Schiphol valt, of de Commissie m.e.r. van mening is dat die 95% onder de minimalisatie- en rapportageverplichting valt? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 20

Zoals aangegeven in de Kamerbrief van 30 maart 2023 over ZZS op luchthavens, laat lenW nu concentratieberekeningen doen. Zodra deze gereed zijn, zal de Kamer worden geïnformeerd over de resultaten hiervan. Dit zal zoals gepland gebeuren in het derde kwartaal van 2023.

Vraag 21

Zijn in uw ogen uw eerdere antwoorden (met name vraag 5, 25 januari)⁹ in lijn met dit advies van de Commissie m.e.r.? Zo nee, hoe zit het dan precies?

Antwoord 21

De antwoorden op eerdere Kamervragen zijn in lijn met het advies van de Commissie m.e.r. De Commissie m.e.r. beveelt wel aan om in te gaan op emissie minimalisatie, maar heeft het niet over een minimalisatieverplichting, zoals opgenomen in het Activiteitenbesluit.

Zie ook het antwoord op vraag 16, waarin is aangegeven dat momenteel wordt bezien of het nodig is aanvullende regelgeving of maatregelen voor emissiereductie op te leggen.

Vraag 22

Klopt het dus dat in uw redenering er juist *geen* rapportage- en minimalisatieverplichting is voor (p)ZZS-emissies voor vliegverkeer (zoals door u gedefinieerd, zie vraag 4) binnen de inrichting van een luchthaven krachtens de Wet Milieubeheer, maar wel via de landelijke emissieregistratie (zie www.emissieregistratie.nl)?

Antwoord 22

Het klopt dat er geen rapportage- en minimalisatieverplichting krachtens de Wet milieubeheer is voor (p)ZZS-emissies door vliegverkeer.

Er is ook geen verplichting om te rapporteren aan de landelijke emissieregistratie. De Emissieregistratie maakt onder meer gebruik van afzonderlijke bedrijfsrapportages.

Vraag 23 en 24

Dient er volgens u wel een minimalisatieverplichting te komen voor (p)ZZS-emissies voor het vliegverkeer (zoals gedefinieerd door u in vraag 4) binnen de inrichting van een luchthaven krachtens de Wet luchtvaart? Zo nee, zou het er dan in ieder geval moeten komen voor de Idle-fase?

Indien vraag 23 ontkennend geantwoord is, kunt u aangeven of en op welke manier er volgens u dan een rapportage- en een minimalisatieverplichting moet komen voor (p)ZZS-emissies voor het vliegverkeer (zoals gedefinieerd door u in vraag 4) binnen de inrichting van een luchthaven?

Antwoord 23 en 24

Zoals in eerdere Kamerbrieven is aangegeven, komt hierover in het derde kwartaal van 2023 een brief naar de Kamer.

Vraag 25

Zijn naar uw mening een dergelijke rapportageverplichting en minimalisatieverplichting dan inclusief of exclusief de emissies uit het vliegverkeer (zoals gedefinieerd door u in vraag 4) in de Idle-fase of anderszins binnen een zekere begrenzing van de luchthaven?

⁹ Antwoord Kamervragen Van Raan (PvdD), Tweede Kamer, vergaderjaar 2021–2022, Aanhangsel Handelingen nr. 2017

Antwoord 25

Over een mogelijke minimalisatie- en informatieverplichting zal op een later moment worden ingegaan, wanneer de lopende onderzoeken naar ZZS-emissies afgerond zijn. Hierover komt in het derde kwartaal van 2023 een brief naar de Kamer.

Vraag 26

Is het u bekend dat uw voorganger in 2008 het volgende stelde: «Wat betreft de luchtkwaliteit in Nederland is de zogenoemde Wet luchtkwaliteitseisen (Hoofdstuk 5, titel 5.2, uit de Wet milieubeheer) van toepassing. De gebieden rondom luchthavens zullen, net als rondom alle andere bedrijven in Nederland, aan de daarin vastgelegde eisen moeten voldoen»; alsmede: «Het kabinet acht het daarom niet noodzakelijk dat door het Rijk extra regels (aanvullend op de Wet luchtkwaliteitseisen) worden voorgeschreven voor luchtkwaliteit of de emissies van luchtverontreinigende stoffen door het luchthavenluchtverkeer.»¹⁰

Antwoord 26

Ja.

Vraag 27

Klopt het dat uw voorganger daarmee zegt dat de wet Milieubeheer van toepassing is voor de luchtkwaliteit rondom de Nederlandse luchthavens? Zo nee, wat zegt hij dan volgens u wel? Zo ja, wanneer is het beleid veranderd dat emissies uit het vliegverkeer (zoals gedefinieerd door u in vraag 4) in de Wet luchtvaart zijn geregeld?

Antwoord 27

Ja.

Het beleid is niet veranderd, want vliegverkeer was en wordt meegenomen bij het beoordelen of de luchtkwaliteit rond luchthavens voldoet aan EU- en NL-regelgeving en -grenswaarden.

Vraag 28 en 29

Indien u stelt dat de emissies uit het vliegverkeer (zoals gedefinieerd door u in vraag 4) geheel zijn uitgezonderd van de rapportage- en minimalisatieverplichting, bent u dan bereid een bevestiging hiervan mee te sturen van de Commissie m.e.r. aan Kamer dat dit een juiste interpretatie is?

Bent u bereid de Commissie m.e.r. daarbij uit te nodigen enige toelichting in haar antwoord op te nemen, daarmee rechtdoend aan de grote gezondheidsbelangen die spelen?

Antwoord 28 en 29

In het derde kwartaal van 2023 zal een brief naar de Kamer worden gestuurd. Hierin zal onder andere ingegaan worden op de eerder genoemde minimalisatie- en informatieverplichting.

Vraag 30

Bent u het ermee eens dat, indien er wel een minimalisatieplicht zou gelden voor de emissies tijdens de Idle-fase, de uitkomsten van het To70-onderzoek naar de concentratiemetingen in principe niet afgewacht hoeven te worden, omdat deze verplichting niet afhangt van de concentratie, de grensmassastromen of de hoogte van het maximaal toelaatbaar risico? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 30

De concentratieberekeningen worden uitgevoerd door het NLR, niet door To70.

Zoals in eerdere Kamerbrieven is aangegeven, worden de resultaten hiervan gedeeld in de brief aan de Kamer die volgt in het derde kwartaal van 2023. Aan de hand van deze resultaten zal vervolgens gekeken worden welke beleidsconclusies hieraan gekoppeld kunnen worden.

¹⁰ Kamerstuk 30 542, nr. 47

Vraag 31

Wat vindt u ervan dat de directeur van To70 naar aanleiding van de Hoofdlijnenbrief in juni 2022 – met daarin zoals bekend de aankondiging van de reductie van het aantal vliegbewegingen – op sociale media schreef: «Not only is it «crazy», this decision will also mean less innovation and an end to many projects and initiatives aiming for a sustainable future for aviation in the Netherlands and elsewhere. If our government was serious about sustainable aviation they would have proposed more flights, not fewer flights»; en daarbij een artikel meestuurde met de titel «Limiting Schiphol flights is «crazy» and cuts the hub «off at it knees»?¹¹

Antwoord 31

Iedereen heeft recht op een mening over overheidsbeleid en wetgeving. Dat neemt niet weg dat na deze uitingen door het Ministerie van IenW contact is opgenomen met desbetreffende directeur en is aangegeven dat het voor een opdrachtnemer van het ministerie gepast zou zijn om enigszins terughoudend te zijn.

Vraag 32

Acht u To70, gezien de beladenheid van deze uitspraken, nog wel de meest geschikte partij om onderzoek te doen voor uw ministerie op luchtvaartgebied? Zo ja, waarom denkt u dat?

Antwoord 32

To70 is één van de partijen die onderzoek doet in opdracht van het Ministerie van IenW.

Bij elk onderzoek wordt gekeken welk bureau het meest geschikt is om het onderzoek uit te voeren op basis van de expertise, de inhoud en aanpak en prijs van de offerte. Een mening over voorgenomen beleid is geen criterium voor het al dan niet opdragen van onderzoek. Het ministerie heeft geen reden om te twijfelen aan de onafhankelijkheid van To70.

Vraag 33

Denkt u hierbij dat de uitkomsten van hun onderzoeken door alle belanghebbenden – en de omwonenden in het bijzonder – als betrouwbaar en onafhankelijk zullen worden gezien? Zo ja, waarom denkt u dat?

Antwoord 33

Ja, want een mening over een beleidsonderwerp heeft geen invloed op de uitvoering van onderzoeken. Het is immers niet zo dat iedereen die het niet eens is met een bepaald besluit van de overheid niet meer als betrouwbaar of onafhankelijk kan worden gezien.

Zie tevens het antwoord op vraag 32.

Vraag 34

In hoeverre is het verstandig om – waar vaak wordt gesproken over een herstel van vertrouwen – juist To70 het ZZS-onderzoek te laten doen? Zo ja, waarom denkt u dat?

Antwoord 34

Het onderzoek naar de ZZS-concentraties wordt uitgevoerd door het NLR, niet door To70.

Zie verder het antwoord op vraag 32.

Vraag 35

Herinnert u zich het advies van de Gezondheidsraad over ultrafijnstof uit september 2021 en klopt het dat deze daarin stelt dat «In de luchtvaart kan de UltraFine Particle (verder UFP)-uitstoot worden teruggedrongen door bijvoorbeeld minder vliegbewegingen en het gebruik van kerosine met een lager zwavelgehalte»?¹²

¹¹ Website Air Cargo Eye, 24 juni 2022 (<https://aircargoeeye.com/limiting-schiphol-flights-is-crazy-and-cuts-the-hub-off-at-the-knees/>)

¹² Website Gezondheidsraad, 15 september 2021 (<https://www.gezondheidsraad.nl/documenten/adviezen/2021/09/15/risicos-van-ultrafijnstof-in-de-buitenlucht>)

Antwoord 35

Ja.

Vraag 36

Klopt het dat dit advies afsloot met de kop «Niet afwachten» vergezeld van de tekst: «Hoewel nadere inzichten en preciezere bepalingen gewenst zijn, is het volgens de commissie niet nodig om te wachten met het treffen van maatregelen. Er zijn namelijk steeds sterkere aanwijzingen dat UFP de gezondheid kan schaden. Bovendien dringen veel maatregelen ook de uitstoot van andere componenten van luchtverontreiniging terug» Zo ja, kunt aangeven welke concrete maatregelen er inmiddels genomen zijn of op korte termijn genomen zullen worden met betrekking tot de minimalisatieplicht van ZZS in zwavelarme kerosine? Kunt u ook aangeven tot welke concrete resultaten dat geleid heeft? Zo nee, wat is er dan precies gedaan met het advies?

Antwoord 36

Ja. In de Kamerbrief over emissies van de luchtvaart van 22 december 2022¹³ wordt in paragraaf 2 uitgebreid ingegaan op het ontzwellen van kerosine.

Vraag 37

Kent u het artikel van de Gezondheidsraad waarin prof. dr. ir. Brunekreef, emeritus hoogleraar milieuepidemiologie van Universiteit Utrecht en erelid van de Gezondheidsraad stelt dat: «Om de blootstelling aan ultrafijnstof te verminderen, is het nodig de uitstoot van verbrandingsmotoren sterk te verminderen. Bij wegverkeer is elektrificatie mogelijk, bij vliegverkeer is dat vooralsnog een schone droom. Wel kan de luchtvaart de uitstoot van ultrafijnstof verminderen door te kiezen voor kerosine met een lager zwavelgehalte. Technisch gezien is dat zeer goed mogelijk?»¹⁴

Antwoord 37

Ja.

Vraag 38

Bent u het met prof. dr. ir. Brunekreef eens dat de uitstoot door de luchtvaart van ultrafijnstof verminderd kan worden door het gebruik van zwavelarme kerosine? Zo ja, wat zou dat betekenen voor de emissie van andere (p)ZZS'en? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 38

Zie paragraaf 2 van de genoemde Kamerbrief over emissies van de luchtvaart van 22 december 2022.

Vraag 39

Alhoewel u voorganger aangeeft «niet voornemens (te zijn) om verdere maatregelen te treffen om zwavelarme(re) fossiele kerosine in Nederland de norm te maken.»¹⁵, wat zijn de wettelijke mogelijkheden van de overheid om een dergelijke maatregelen wel op te leggen?

Antwoord 39

In de EU en haar lidstaten is de samenstelling van kerosine (als enige transportbrandstof) niet gereguleerd en hanteren partijen vrijwillig de ASTM-standaard. Een nationale maatregel moet verenigbaar zijn met de vrijheid van goederen op de Europese interne markt, en daarbij producten uit andere Unielanden niet discrimineren. Het kabinet verwacht daarom dat een nationale kerosinenorm moeilijk uitvoerbaar zal zijn en niet of nauwelijks tot minder luchtverontreiniging zal leiden. Het kabinet blijft dus, conform de beleidsaanpak voor de niet-CO₂-klimaat effecten van luchtvaart¹⁶, pleiten voor de vaststelling van een strengere EU-kwaliteitsnorm. Buiten de EU hebben

¹³ Kamerstuk 31 936, nr. 1022

¹⁴ Website Gezondheidsraad, 28 oktober 2021 (<https://www.gezondheidsraad.nl/actueel/nieuws/2021/10/28/verminderen-ultrafijnstof-vergt-vooralterugdringen-van-de-verbrandingsprocessen>)

¹⁵ Kamerstuk 31 936, nr. 726

¹⁶ Kamerstuk 31 936, nr. 1050

enkele grote staten, zoals China, eigen wettelijke standaarden voor kerosine, waaraan men zich in die jurisdictie te houden heeft. Het overgrote deel van de kerosine vanuit de Maasvlakte stroomt door de NAVO-pijpleiding naar zowel Schiphol als luchthavens in buurlanden. Raffinaderijen in buurlanden zijn hier ook op aangesloten. Als Nederlandse producenten hun kerosine wel ontzwavelen en concurrenten in andere landen niet, dan mengen de verschillende stromen in de pijpleiding. Het effect van deze inspanning verplaatst zich dus voor een groot deel over de grens en er blijft kerosine met zwavel op Schiphol aangeleverd worden. Daarnaast zou een nationale kerosinenorm leiden tot een concurrentienadeel voor de Nederlandse luchtvaart door de kosten van ontzwavelen.

Vraag 40

Deelt u de mening van uw voorganger? Zo nee, bent u bereid om in het licht van het door de Verenigde Naties in 2022 erkende mensenrecht, het recht op een schone, gezonde en duurzame leefomgeving¹⁷ uw mening omtrent het terugdringen van zwavelarme kerosine te herzien? Zo ja, op welke manier is dat niet in strijd met het hierboven genoemde mensenrecht?

Antwoord 40

Ja. De inzet van het kabinet is gericht op de opschaling van de productie van duurzame luchtvaartbrandstof (SAF). SAF bevat door het gebruik van andere, duurzame, grondstoffen ook geen zwavel en leidt tot een stevige CO₂-reductie. De nieuwe Europese verordening ReFuelEU zal leiden tot minimaal 6% SAF in 2030 en 70% in 2050. Daarnaast blijft het kabinet gecommiteerd aan de nationale doelen van 14% in 2030 en 100% in 2050. Tevens zet het kabinet in op Europese en mondiale afspraken over schonere fossiele luchtvaartbrandstof om minder luchtverontreiniging en minder vliegtuigstrepen te creëren in aanvulling op de olopende inzet van duurzame brandstof. Met deze twee sporen wordt recht gedaan aan het in de vraag aangehaalde mensenrecht. In het antwoord op vraag 39 is aangegeven waarom een nationale maatregel niet geschikt is.

Vraag 41

Zou Schiphol zelf kunnen opleggen dat er alleen nog maar vluchten op basis van zwavelarme kerosine mogen aankomen en vertrekken op zijn terreinen om daarmee tegemoet te komen aan het door de Verenigde Naties in 2022 erkende mensenrecht, het recht op een schone, gezonde en duurzame leefomgeving?¹⁸

Antwoord 41

Schiphol is verplicht om binnen de geldende regelgeving al het civiele vliegverkeer toe te laten op de luchthaven. Schiphol heeft geen bevoegdheden om alleen (nog) maar vluchten toe te staan op basis van zwavelarme kerosine. In het antwoord op vraag 39 is aangegeven dat het kabinet inzet op dergelijke regelgeving op Europees niveau.

Vraag 42

Zou Schiphol zelf de luchthavengelden mogen differentiëren voor vluchten die enkel gebruik maken van zwavelarme kerosine en zij die dat niet doen?

Antwoord 42

Op grond van artikel 8.25dc van de Wet luchtvaart kunnen de tarieven van de luchthaven worden gedifferentieerd uit een oogpunt van algemeen belang, met inbegrip van de bescherming van het milieu. De criteria voor deze tariefdifferentiatie dienen de differentiatie te kunnen rechtvaardigen en objectief en transparant te zijn. Daarnaast dienen de tarieven redelijk, non-discriminatoire en kostengeorieerd te zijn. Een differentiatie voor vluchten die wel of geen gebruik maken van zwavelarme kerosine dient aan deze criteria te voldoen.

¹⁷ Website College voor de Rechten van de Mens (<https://www.mensenrechten.nl/themas/schone-gezonde-en-duurzame-leefomgeving>)

¹⁸ idem

Vraag 43

Voldoen alle actoren in de keten, waarbij in ieder geval inbegrepen de luchthavenexploitant, het Rijk, de gemeente Haarlemmermeer, de luchtvaartmaatschappijen en de brandstofleveranciers op dit moment naar uw opinie aan hun zorgplicht, mede in het licht van het eerdergenoemde erkende mensenrecht, het recht op een schone, gezonde en duurzame leefomgeving?

Antwoord 43

Door een combinatie van met name internationale en nationale wet- en regelgeving, normen, grenswaarden, certificering, vergunningen en handhaving is het recht op een schone, gezonde en duurzame leefomgeving vormgegeven. Zo lang de in de vraag genoemde actoren zich daaraan houden, kan worden gesteld dat ze voldoen aan hun zorgplicht. Dat wil niet zeggen dat genoemde actoren niet meer hoeven te kijken of ze verder kunnen gaan dan wat is vastgelegd in wet- en regelgeving, enz. Zo is de luchtvaartsector bezig om stillere en schonere vliegtuigen en vliegtuigmotoren te ontwikkelen en in exploitatie te nemen. Dat leidt tot minder geluidbelasting en minder emissies.

Vraag 44

Hoe zit het naar uw mening met de maatschappelijke plicht van bovengenoemde ketenactoren, hierbij meewegend de wetenschappelijke inzichten van dit moment en in het bijzonder het dringende advies van de Gezondheidsraad in 2021?

Antwoord 44

Zie het antwoord op vraag 43 en paragraaf 2 (Ontzwavelen van kerosine) uit de eerdere genoemde Kamerbrief over de emissies van de luchtvaart van 22 december 2022. Daarin is onder meer opgenomen dat het zwavelgehalte in kerosine op de West-Europese markt ruim onder de mondiale standaard ligt.

Vraag 45

Kunt u uitsluiten dat staatsdeelnemingen Schiphol, Air France-KLM en KLM of het Rijk daarbij een (reëel) juridisch risico lopen?

Antwoord 45

Juridisch risico's zijn nooit helemaal uit te sluiten.

Vraag 46

Is de huidige situatie naar uw inschatting compliant aan artikel 1.6 van de aanstaande Omgevingswet?¹⁹

Antwoord 46

Artikel 1.6 Omgevingswet, dat op 1 januari 2024 in werking treedt, bepaalt dat eenieder voldoende zorgdraagt voor de fysieke leefomgeving. Op basis van deze algemene zorgplicht zijn overheid, burgers en bedrijven verantwoordelijk voor een veilige en gezonde leefomgeving in het geval er geen specifieke decentrale of rijksregels zijn. In de brief van 22 december 2022 is aangegeven welke stappen momenteel worden gezet om de invloed van luchtvaartemissies op de lokale luchtkwaliteit en de gezondheidseffecten daarvan te beperken. Daarmee wordt recht gedaan aan de genoemde zorgplicht.

Vraag 47

Gaan in uw ogen de afspraken vastgelegd om de luchtvaart te stimuleren, zoals bijvoorbeeld de vrijstelling van belasting op kerosine boven mensenrechten, zoals bijvoorbeeld het recht op een schone, gezonde en duurzame leefomgeving of maakt dat deel uit van de door u gezochte balans zoals verwoord in de Luchtvaartnota?²⁰ Zo ja, komt er naar uw mening een moment dat lenW kiest voor het belang van burgers boven die van de

¹⁹ Wet van 23 maart 2016, houdende regels over het beschermen en benutten van de fysieke leefomgeving (Omgevingswet) (<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stb-2016-156.html>)

²⁰ Luchtvaartnota 2020–2050, o.a. paragraaf 1.1 Naar een nieuwe balans: «Bij de toekomstige ontwikkeling van de luchtvaart moeten de negatieve effecten op mens, natuur en milieu verminderen.»

luchtvaartsector, waarbij een nieuwe balans ontstaat? Zo ja, wanneer verwacht u – bij benadering – dat moment?

Antwoord 47

Nee. Afspraken om een bepaalde activiteit te stimuleren, mogen niet ingaan tegen mensenrechten. Daar is in dit geval ook geen sprake van.

De Luchtvaartnota heeft onder meer tot doel om de milieueffecten van luchtvaart te verminderen, rekening houdend met andere publieke belangen. Verder gaat ook de Hoofdlijnenbrief Schiphol van 24 juni 2022 in op het creëren van een nieuwe balans tussen de belangen van omwonenden van Schiphol en het belang van de internationale bereikbaarheid van Nederland.