

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

2251

Vragen van de leden **Van Raan** en **Wassenberg** (PvdD) aan de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *de schadelijke effecten van de groeiende luchtvaart op de luchtkwaliteit rond Schiphol* (ingezonden 25 april 2018).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat (ontvangen 29 mei 2018).

Vraag 1

Kent u het bericht «Luchtkwaliteit IJmond en Schiphol blijft probleem»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Hoe beoordeelt u de conclusie van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) dat ook in 2030 rond Schiphol nog sprake zal zijn van overschrijding van de Europese grenswaarden voor stikstofdioxide?²

Antwoord 2

De mogelijke overschrijdingen van de Europese grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) die volgens het RIVM in 2030 rond Schiphol kunnen plaatsvinden, zijn volgens het RIVM-rapport het gevolg van de aanwezigheid van Schiphol en de verkeersaantrekkende werking die Schiphol heeft. Het RIVM geeft daarom aan dat mogelijke maatregelen om de overschrijdingen te voorkomen, met name zouden moeten zijn gericht op het ontmoedigen van het autoverkeer van en naar Schiphol in combinatie met een betere ontsluiting met het openbaar vervoer en verdere elektrificatie van het grondmaterieel.

In het Regeerakkoord 2017 is opgenomen dat samen met de regio zal worden bezien of en hoe de landzijdige ontsluiting van Schiphol per auto, trein en/of

¹ Noordhollands Dagblad, 20 april 2018 (<https://www.noordhollandsdagblad.nl/nieuws/luchtkwaliteit-ijmond-en-schiphol-blijft-probleem>)

² RIVM-rapport Luchtkwaliteit Noord-Holland: Emissiebronnen en mogelijke maatregelen, 17 april 2018 (<https://www.rivm.nl/dsresource?objectid=5808b081-5207-4d7b-83a5-b6647394bfb&type=pdf&disposition=inline>)

metro kan worden verbeterd. Ook is in het Regeerakkoord het streven opgenomen dat uiterlijk in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos zijn. Voor wat betreft de elektrificatie van het grondmaterieel wordt verwezen naar het Jaarrapport 2017 van de Schiphol Group (www.jaarverslagschiphol.nl/introductie/jaaroverzicht-2017). Daarin wordt onder meer aangegeven dat Schiphol maatregelen neemt die zijn gericht op de vervanging van fossiele brandstoffen door elektrisch vervoer en op het verminderen van het brandstofverbruik.

Zie ook het antwoord op vraag 3.

Vraag 3

Hoe verhoudt deze conclusie zich tot uw inspanningen in het kader van het Nationaal Actieprogramma Luchtkwaliteit (NSL)?

Antwoord 3

Op dit moment werkt mijn ministerie samen met decentrale overheden aan de aanpassing van het NSL 2018. Dit betreft een aanvulling op het huidige NSL. Met de aanpassing van het NSL 2018 wordt een belangrijke stap gezet naar het versneld oplossen van de resterende luchtkwaliteitsknelpunten. Uw kamer is hierover geïnformeerd met de brief van 24 april 2018 (Kamerstuk 30 175, nr. 291).

De Aanpassing NSL 2018 richt zich op de laatste overschrijdingen van de luchtkwaliteitsnormen voor NO₂ in een aantal binnensteden en voor PM10 in enkele gebieden met veel intensieve veehouderij. Schiphol maakt daarvan geen onderdeel uit, aangezien er pas sprake is van een overschrijding van normen als het een locatie betreft waar de luchtkwaliteit conform wettelijke uitgangspunten (toepasbaarheidsbeginsel en blootstellingscriterium) ook daadwerkelijk moet worden beoordeeld.

In de NSL Monitoringstool worden de GCN-concentraties (GCN = Grootschalige Concentratiekaarten Nederland) rond Schiphol in meer detail toebedeeld aan de feitelijke locatie waar de uitstoot plaatsvindt, namelijk de start- en landingsbanen. Op deze locaties, welke niet voor publiek toegankelijk zijn en/of waar Arbo-regels gelden, hoeft de luchtkwaliteit op grond van het toepasbaarheidsbeginsel niet te worden beoordeeld. Op de wel relevante toetspunten op en rond Schiphol worden in 2030 NO₂-concentraties berekend die ruim onder de wettelijke grenswaarden liggen.

Daarnaast wordt gewerkt aan het Schone Lucht Akkoord (voorheen Nationaal Actieplan Luchtkwaliteit), zoals aangegeven in de brief van 25 april 2018 (Kamerstuk 30 175, nr. 292). Via het Schone Lucht Akkoord wordt ingezet op een permanente verbetering van de luchtkwaliteit om zo te komen tot een vermindering van gezondheidsrisico's als gevolg van luchtverontreiniging, waarbij het kabinet toewerkt naar de streefwaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie.

Vraag 4

Deelt u de mening dat een verdere groei van het aantal vluchten op Schiphol zeer onwenselijk is, gezien de effecten hiervan op de luchtkwaliteit? Zo nee, kunt u dit toelichten?

Antwoord 4

Zoals in het antwoord op vraag 2 is aangegeven, zijn de mogelijke overschrijdingen van grenswaarden het gevolg van de aanwezigheid van Schiphol en de verkeersaantrekkende werking die Schiphol heeft. Ook wordt in dat antwoord gereageerd op de maatregelen die het RIVM voorstelt om de overschrijdingen te voorkomen.

Verder wordt nog opgemerkt dat het RIVM in zijn rapport bij de doorkijk naar 2030 geen rekening heeft gehouden met het schoner worden van de vliegtuigvloot in de periode 2015–2030.

Ook heeft het RIVM aangegeven dat men in het rapport ervan is uitgegaan dat de vliegtuigen op Schiphol van hun eigen stroomvoorziening gebruik maken als ze worden afgehandeld. Voor die eigen stroomvoorziening is verbranding van fossiele brandstof nodig. In het in antwoord 2 genoemde Jaarverslag 2017 van de Schiphol Group is echter aangegeven dat in 2017 al 54% van het absolute aantal vluchten elektrisch is afgehandeld met zogeheten vaste walstroom. Dat betekent dat al meer dan de helft van het aantal

vluchten bij de afhandeling geen gebruik meer maakt van de eigen stroomvoorziening.

Overigens wordt voor een eventueel besluit over de groei van Schiphol een milieueffectrapport (MER) opgesteld. In een MER wordt onder meer aangegeven tot welke emissies een toename van het aantal vliegtuigbewegingen leidt en hoe die emissies zich verhouden tot de geldende normen en grenswaarden. Daarbij wordt ook rekening gehouden met de luchthavengebonden voertuigen en de verkeersaantrekkende werking die een uitbreiding van het aantal vliegtuigbewegingen tot gevolg heeft.

In het in voorbereiding zijnde MER Schiphol wordt een doorkijk ná 2020 gegeven in de vorm van een toekomstscenario. In dat scenario wordt ook aandacht besteed aan luchtkwaliteit.

Bij de besluitvorming over de verdere groei van Schiphol is de luchtkwaliteit overigens één van de vele aspecten die in beschouwing worden genomen. Het gaat dan immers ook om veiligheid, geluidbelasting, ruimte in het luchtruim, operationele mogelijkheden op de luchthaven, economische aspecten, enz.

Vraag 5

Deelt u de mening dat een groot deel van de effecten op milieu, gezondheid en het klimaat onvoldoende worden meegenomen in milieueffectrapportages, zoals ook een grote groep wetenschappers, milieuorganisaties en juristen betoogt?³

Antwoord 5

De in de vraag genoemde oproep stelt dat in de milieueffectrapportages voor luchthavens «slechts een heel klein stukje van de milieu-impact wordt meegenomen» en dat met name naar de geluidsoverlast wordt gekeken. Deze kwalificatie wordt door de ondertekenaars van de oproep gegeven, omdat volgens hen de totale klimaat- en gezondheidsschade onvolledig en ultrafijn stof niet aan de orde komen in een MER voor een luchthaven.

In de milieueffectrapportages die worden opgesteld voor de uitbreiding of realisatie van luchthavens komen naast geluid ook onder meer emissies, depositie, luchtkwaliteit en natuur aan de orde. Ook wordt aandacht besteed aan een deel van het aspect klimaat, namelijk de effecten van de Landing and Take Off cycle (LTO). Het klimaateffect van de gehele vlucht van de luchthaven van vertrek naar de luchthaven van bestemming komt niet in een MER voor een luchthaven aan de orde.

Zoals aan uw Kamer is medegedeeld, voert het RIVM momenteel in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een uitgebreid onderzoeksprogramma uit naar het meten en berekenen van ultrafijnstofconcentraties en de gezondheidseffecten van ultrafijn stof uit de luchtvaart. Het ministerie heeft dit onderzoek juist opgedragen om te voldoen aan de wens om meer informatie over dit aspect te verkrijgen en het internationale kennishiaat op dit terrein te verkleinen. De Kamer is en wordt periodiek geïnformeerd over het verloop en de (tussen)resultaten van het programma. Er zijn momenteel nog geen normen of grenswaarden voor ultrafijn stof uit de luchtvaart, dus in een MER voor een luchthaven kan daarmee nog geen rekening worden gehouden.

Verder wil ik in dit verband de rol en de waarde van de Commissie voor de m.e.r. benadrukken. Deze Commissie is een onafhankelijke stichting, die voor elk te beoordelen project een werkgroep met de juiste expertise samenstelt. Daarvoor beschikt de commissie over een uitgebreid netwerk van deskundigen uit wetenschap, bedrijfsleven en Nederlandse kennisinstituten. Op het moment dat de Commissie een positief oordeel uitbrengt over een MER, is dat voor mij een teken dat dat MER alle benodigde milieu-informatie bevat die nodig is om een besluit te nemen over het betreffende project, conform de wettelijke systematiek.

In haar oordeel over het MER Lelystad geeft de Commissie voor de m.e.r. onder meer aan dat een onderwerp als de klimaateffecten van de luchtvaart, dat in de in de vraag genoemde oproep nadrukkelijk aan de orde komt, het

³ Website Greenpeace, 19 april 2019 (<http://www.greenpeace.nl/2018/Nieuwsoverzicht/Klimaat-Energie/Gezamenlijke-oproep-Kabinet-weeg-milieu-volledig-mee-in-uitbreidingsplannen-luchtvaart/>)

beste kan worden beantwoord in een strategische visie op de luchtvaart. Men vindt dat bij een dergelijke visie een strategische studie past, «waarin opties voor de verdere ontwikkeling van de luchtvaart worden benoemd, waarin de effecten ervan worden onderzocht en afgewogen en waaruit duidelijk wordt in hoeverre ambities ook kunnen worden gerealiseerd». De Commissie geeft vervolgens in overweging om dit mee te nemen bij Luchtvaartnota en de herindeling van het Luchtruim. Dat zou volgens de Commissie in overeenstemming zijn met wat de EU-richtlijn over de beoordeling van de milieugevolgen van plannen en programma's beoogt. Dit zal ik doen. Gelet op het hiervoor staande, ben ik van mening dat op dit moment de reikwijdte van de milieueffectrapportages die voor luchthavens worden opgesteld voldoende is.

Vraag 6

Hoe beoordeelt u dit in het licht van de Europese richtlijn 2014/52/EU van het Europees parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2011/92/EU betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten?

Antwoord 6

Zie het antwoord op vraag 5.

Vraag 7

Hoe beoordeelt u de informatie in de milieueffectrapportage Lelystad in het licht van bovenstaande oproep en de genoemde richtlijn?

Antwoord 7

Zie het antwoord op vraag 5.