

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

### 2189

Vragen van de leden **Boswijk, Krul** (beiden CDA) en **Grinwis** (ChristenUnie) aan de Ministers voor Natuur en Stikstof en van Infrastructuur en Waterstaat over het bericht «Ministerie betaalde al 15.000 euro aan actiegroep Lelystad Airport: «Dit is van de zotte»» (ingezonden 16 februari 2023).

Antwoord van Minister **Van der Wal-Zeggelink** (Natuur en Stikstof), mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (ontvangen 6 april 2023). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2022–2023, nr. 1784.

#### Vraag 1

Bent u bekend met het artikel «Ministerie betaalde al 15.000 euro aan actiegroep Lelystad Airport: «Dit is van de zotte»»?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Ja.

#### Vraag 2

Wat is de reden dat ervoor wordt gekozen om dwangsommen te betalen in plaats van aan het verzoek op grond van de Wet open overheid (Woo-verzoek) van Stichting Laagvliegen te voldoen? Kunt u uitleggen hoeveel capaciteit u hiervoor nodig heeft en wanneer u denkt wel genoeg capaciteit te hebben om aan het Woo-verzoek te voldoen, indien een personeelstekort daadwerkelijk de reden van de vertraging is?

#### Antwoord 2

Vanwege de complexiteit en de omvang van het verzoek heeft het de nodige tijd gekost te achterhalen om welke bestanden het daadwerkelijk ging. Het blijkt daarnaast niet eenvoudig om bestanden van deze omvang ter beschikking te stellen. Ik betreur het dat het langer heeft geduurd dan de daarvoor geldende wettelijke termijnen, waardoor er een dwangsom is opgelegd. Inmiddels heeft er overleg plaatsgevonden met de indieners van het Woo-verzoek. Afgesproken is dat gelet op de omvang van de bestanden deze de komende periode gefaseerd gepubliceerd zullen worden.

<sup>1</sup> Ad.nl, 14 februari 2023, «Ministerie betaalde al 15.000 euro aan actiegroep Lelystad Airport: «Dit is van de zotte»» (<https://www.ad.nl/lelystad/ministerie-betaalde-al-15-000-euro-aan-actiegroep-lelystad-airport-dit-is-van-de-zotte~a90bb14b/>)

### Vraag 3

Kunt u exact aangeven op welke manier u de Nationale Emissiereductie Commitments (NEC)-richtlijn ten aanzien van het al dan niet verplicht rapporteren over emissies van vliegtuigen buiten de landings- en startcyclus interpreteert?

### Antwoord 3

Zie antwoord op vraag 4.

### Vraag 4

Hoe interpreteert u de zinsnede: «The following memo-items shall also be included: 1A3ai(ii) International aviation cruise (civil) 1A3aii(ii) Domestic aviation cruise (civil)» in de NECD 2016/2.284 review guidelines voor 2022 die op 4 maart 2022 zijn gecommuniceerd?

### Antwoord 4

Voor het antwoord op de vraag of er een juridische verplichting bestaat voor het rapporteren van de luchtvaartemissies boven de 3.000 voet, moet in eerste instantie worden gekeken naar de tekst in de National Emission Ceilings (NEC) Directive (2016/2284/EU). Hierin staat in Bijlage IV dat de lidstaten hun nationale emissie-inventarissen moeten opstellen met gebruikmaking van de methoden die zijn vastgesteld door de partijen bij het LRTAP-verdrag (EMEP/EEA Reporting Guidelines). Hierin worden de landen verzocht gebruik te maken van het EMEP/EEA-richtsnoer voor de inventarisatie van emissies van luchtverontreinigende stoffen (EMEP/EEA Guidebook). Het gebruik van de Guidelines is dus juridisch bindend, het gebruik van de Guidebook niet. In de Guidelines staat: «Cruise emissions from domestic and international aviation shall not be included in national totals. These cruise emissions should be reported separately as memorandum items in the annex I reporting template.»

Het gebruik van «should» in plaats van «shall» duidt erop dat het geen juridische verplichting betreft. Dat er vervolgens in de Review Guidelines 2022 wel met «shall» wordt gewerkt – want dat is waar de vraag aan refereert – doet hier niets aan af. De Review Guidelines zijn in opdracht van de Europese Commissie door een extern bureau opgesteld met als doel dat alle leden van het *review team* hetzelfde toetsingskader gebruiken. De Review Guidelines zijn niet officieel vastgesteld via comitologie en bevatten daarom ook geen bindende bepalingen. De review die in 2022 is uitgevoerd, heeft dan ook niet geleid tot een aanbeveling dat Nederland de luchtvaartemissies boven de 3.000 voet wel zou moeten rapporteren.

Los van de vraag of het rapporteren van deze emissies wel of niet juridisch verplicht is, heeft de Tweede Kamer inmiddels al de toezegging<sup>2</sup> ontvangen dat deze emissies voortaan in de jaarlijkse emissie-inventarisatie zullen worden meegenomen. De eerstvolgende rapportage komt naar verwachting begin 2024 beschikbaar, met daarin als memo-item de emissies over 2022.

### Vraag 5

Bent u bekend met de volgende alinea uit artikel 18 van de NEC-richtlijn: «De lidstaten stellen de voorschriften vast ten aanzien van de sancties die van toepassing zijn op overtredingen van nationale bepalingen die zijn vastgesteld op grond van deze richtlijn en nemen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat deze sancties worden uitgevoerd. De sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn.»?

### Antwoord 5

De alinea uit artikel 18 is een standaard bepaling, waaraan lidstaten moeten voldoen, maar die niet als zodanig geïmplementeerd behoeft te worden.

### Vraag 6

Hoe is artikel 18 in de Nederlandse regelgeving geïmplementeerd? Wat zijn de vastgelegde sancties en wanneer worden die toegepast?

<sup>2</sup> Kamerstuk 35 334, nr. 81

#### Antwoord 6

Voor de implementatie van deze richtlijn is het Besluit uitvoering EG-richtlijn nationale emissieplafonds, van 15 november 2004, opgesteld. Hierin staat dat de Minister van Infrastructuur en Waterstaat verantwoordelijk is voor de uitvoering van de verplichtingen tot het opstellen en actualiseren van inventarissen en prognoses. Het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) voert deze taak in opdracht van de Minister uit. Het besluit bevat verder geen sanctiebepalingen.

Artikel 18 verplicht ertoe te voorzien in sancties op overtreding van nationale bepalingen die zijn vastgesteld ter implementatie van de richtlijn. Artikel 18 is niet geïmplementeerd, dit is niet noodzakelijk want sanctionering geschiedt in Nederland in het kader van de geldende regelgeving (bestuurlijke herstelsancties of strafrechtelijke sanctioneringsmogelijkheden) en vergunningverlening. (Zie hierover de wijziging van het Besluit van 24 oktober 2017 tot wijziging van het Besluit uitvoering EG-richtlijn nationale emissieplafonds, Staatsblad 2017, 422.)

#### Vraag 7

Welke sancties heeft Nederland staan op onvolledige rapportage of het niet rapporteren van memo-items, conform de overeengekomen NEC-richtlijn Scope of Review?

#### Antwoord 7

Deze verplichtingen zijn gericht tot de lidstaten. Hiervoor geldt artikel 18 van de NEC-richtlijn niet. De Minister van IenW moet zorgen voor volledige rapportages. Doet de Minister van IenW dat niet, dan stelt de Europese Commissie Nederland in gebreke en kan Nederland voor het Hof van Justitie van de Europese Unie worden gedaagd.

#### Vraag 8

Wat als uit de rapportage van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) inderdaad blijkt dat de totale emissie van de luchtvaart aanzienlijk meer is dan waar nu vanuit wordt gegaan? Wat betekent dit voor de huidige stikstofaanpak?

#### Antwoord 8

Tot dusverre rapporteert Nederland alleen de emissies die op grond van de NEC-richtlijn verplicht moeten worden gerapporteerd. Dit betreffen de emissies binnen de start en landingscyclus tot 3.000 voet. De NO<sub>x</sub>-emissies boven 3.000 voet worden momenteel door het RIVM in beeld gebracht en deze emissies zullen vanaf 2024 worden toegevoegd aan de rapportage. De totale gerapporteerde NO<sub>x</sub>-emissies zullen daardoor hoger zijn dan tot dusverre is gerapporteerd.

Dit heeft geen consequenties voor de huidige stikstofaanpak. De depositiebijdrage van NO<sub>x</sub>-emissies van vliegverkeer boven 3.000 voet zijn verdisconteerd in de totale deposities, omdat de berekende totale deposities worden gekalibreerd aan de hand van metingen.

Verder draagt het vliegverkeer van en naar Nederlandse luchthavens dat hoger vliegt dan 3.000 voet relatief beperkt bij aan de totale stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden. Uit onderzoek van de commissie m.e.r. en het RIVM volgt dat deze bijdrage gemiddeld over Nederland ongeveer 0,01% bedraagt<sup>3</sup>. Meer uitgebreide informatie over de bijdrage van de luchtvaart aan de totale stikstofdeposities is te vinden in de factsheet Luchtvaart en stikstof<sup>4</sup>. De feiten en cijfers in deze factsheet zijn geverifieerd door het RIVM.

#### Vraag 9

Kloppen de berekeningen van Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen (SATL) waaruit blijkt dat de bijdrage van de luchtvaart aan de totale uitstoot van stikstof in Nederland zonder afkapgrens van 3.000 voet niet twee procent maar elf procent is? Deelt u de mening dat dit een aanzienlijk verschil is?

<sup>3</sup> <https://www.commissiemer.nl/docs/mer/p34/p3456/a3456ov.pdf>

<sup>4</sup> Factsheet Luchtvaart en stikstof in feiten en cijfers | Publicatie | Luchtvaart in de toekomst

#### Antwoord 9

Het RIVM berekent hoeveel stikstof van vliegtuigen in Natura 2000-gebieden in Nederland neerslaat. Het RIVM kijkt daarbij tot een hoogte van 3.000 voet (ruim 900 meter) naar de uitstoot en neerslag van vliegtuigen die landen en opstijgen van Nederlandse luchthavens. Deze vliegtuigen dragen ongeveer 0,1% bij aan de gemiddelde stikstofneerslag in Natura 2000-gebieden (ongeveer 2 mol per hectare per jaar).

De neerslag van vliegtuigen per natuurgebied is afhankelijk van de ligging ten opzichte van de luchthavens en vliegroutes en varieert van enkele tienden tot maximaal 13 mol per hectare per jaar.

Van het vliegverkeer van en naar Nederlandse luchthavens dat hoger vliegt dan 3.000 voet is de neerslag in Natura 2000-gebieden relatief beperkt. Uit onderzoek van de commissie m.e.r. en het RIVM volgt dat deze bijdrage ongeveer 0,01% bedraagt.<sup>5</sup>

#### Vraag 10

Deelt u de mening dat deze manier van berekenen, namelijk met afkappingen zoals 25 kilometer of 3.000 voet, geen eerlijk beeld geeft van de bijdrage van individuele bedrijven of sectoren aan de totale uitstoot in Nederland en dat het daarmee een aanpak gebaseerd op evenredige bijdrage van iedere sector in de weg staat?

#### Antwoord 10

Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 8 is de depositie afkomstig van emissies boven de 3.000 voet verdisconteerd in de totale deposities en is het aandeel in de totale deposities van vliegverkeer boven 3.000 voet van en naar Nederlandse luchthavens relatief beperkt (gemiddeld 0,01%).

De maximale rekenafstand van 25 km geldt voor projectspecifieke depositieberekeningen in het kader van de toestemmingsverlening onder de Wet natuurbescherming. Voor de berekening van de totale deposities op natuurgebieden geldt geen maximale rekenafstand en wordt voor alle type bronnen landsdekkend gerekend. De berekeningen geven inzicht in het aandeel van elke sector aan de totale deposities. De maximale rekenafstand staat daarmee een evenredige en evenwichtige bijdrage van elke sector aan het oplossen van de stikstofproblematiek niet in de weg. Zie hiervoor ook de Kamerbrief van de Minister van IenW van 10 februari 2023<sup>6</sup>.

<sup>5</sup> <https://www.luchtvaartindetoekomst.nl/binaries/luchtvaartindetoekomst/documenten/publicaties/2023/02/21/factsheet-luchtvaart-en-stikstof-in-feiten-en-cijfers/Factsheet+Luchtvaart+en+Stikstof-feb+2023.pdf>

<sup>6</sup> Kamerstuk 34 682, nr. 114