

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

3535

Vragen van het lid **Omtzigt** (Omtzigt), **Van der Plas** (BBB), **Eppink** (JA21) en **Bisschop** (SGP) aan de Minister voor Natuur en Stikstof over *de stikstofuitstoot van Schiphol* (ingezonden 19 juni 2023).

Antwoord van Minister **Van der Wal-Zeggelink** (Natuur en Stikstof) (ontvangen 4 september 2023). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2022–2023, nr. 3229.

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het rapport «Bepalen drempelwaarde piekbelasters-aanpak» van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM), waarin een lijst staat met bedrijven uit de sectoren «industrie en energievoorziening» die bovenin de lijst van 3.001 piekbelasters vallen?¹

Antwoord 1

Ja. Dit onderzoek is in opdracht van het Ministerie van LNV uitgevoerd en vormt de basis voor de gekozen drempelwaarde van de aanpak piekbelasting.

Vraag 2

Is het u ook opgevallen dat «Schiphol», dat in eerdere lijsten tweede stond, niet op de lijst van 30 grootste piekbelasters in 2019 en 2020 (coronajaar) voorkomt?

Antwoord 2

De bedrijven uit tabel 2 van voornoemde rapportage zijn alle bedrijven uit de sectoren Industrie en Energievoorziening die in 2019 en/of in 2020 voldoen aan de drempelwaarde. Bedrijven uit de sector Verkeer en Vervoer, waar Schiphol onderdeel van uitmaakt, zijn niet betrokken bij het opstellen van deze tabel.

Bij de eerdere lijst waarnaar verwezen wordt, de top 100 grootste uitstoters van stikstofoxiden, is geen onderscheid gemaakt tussen sectoren.

Vraag 3

Valt Schiphol onder de definitie «industrie en energievoorziening», die het RIVM in het rapport hanteert? Kunt u de definitie geven?

¹ RIVM, 12 juni 2023, «Bepalen drempelwaarde piekbelasters-aanpak» (<https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/2023-0313.pdf>).

Antwoord 3

Schiphol valt in de Emissieregistratie onder de sector Verkeer en Vervoer en is om die reden niet betrokken bij het opstellen van de tabel met bedrijven uit de sectoren industrie en energievoorziening. Meer informatie over de verdeling in sectoren en bijbehorende definities is te vinden in het methode-rapport van de Emissieregistratie².

Vraag 4

Welke andere bedrijven of hubs vallen buiten de definities en zijn dus niet meegenomen in de lijst van grootste piekbelasters?

Antwoord 4

Tabel 2 uit het onderzoek bevat alleen bedrijven uit de sectoren Industrie en Energie, zoals ingedeeld door de Emissieregistratie. De Emissieregistratie onderscheidt in totaal 14 sectoren waaronder, naast industrie, energie en landbouw bijvoorbeeld ook Verkeer en Vervoer of de Bouw. Omdat de aanpak piekbelasting zich richt op ondernemingen in de landbouw, industrie of energiesector, zijn bedrijven die actief zijn in de overige sectoren geen onderdeel van het RIVM-rapport. Meer informatie over de verdeling in sectoren is te vinden op de website van de Emissieregistratie³. Voor deze andere sectoren worden ook maatregelen getroffen onder andere vanuit de duurzaamheidsopgave. In het kader van het wegverkeer zet het kabinet met een (breed) pakket aan (inter)nationale en lokale maatregelen bijvoorbeeld in op een verdere daling van stikstofemissies in het wegverkeer. Voorbeelden hiervan zijn de voortdurende aanscherping van de Europese emissienormen NO_x voor nieuwe voertuigen en Europese CO₂ normen voor wegvoertuigen. De industrie moet voldoen aan vergunningeisen of eisen die vastgelegd zijn in algemene regels, gebaseerd op beste beschikbare technieken (BBT). De aanpak piekbelasting voor de industrie is hier aanvullend op. Daarnaast geldt voor een deel van de industrie het Europese emissiehandelssysteem voor broeikasgassen ETS.

Vraag 5

Kunt u aangeven hoeveel depositievracht Schiphol had in 2019 en 2020 en met welke twee punten op figuur 1 overeenkomt?

Antwoord 5

Een exact inzicht in de depositievracht is nu niet beschikbaar. Gezien de omvang van de activiteiten op het terrein van Schiphol en het aantal vliegbewegingen van en naar de luchthaven, is de verwachting dat Schiphol in beide jaren voldoet aan de drempelwaarde van de aanpak piekbelasting.

Vraag 6

Klopt het dat Schiphol en het luchtverkeer in het Aerius-model geen enkele depositie op de Veluwe veroorzaken omdat er een afkapgrens is, verder dan 25 kilometer van de bron is er geen depositie meer, en omdat luchtverkeer boven de 900 meter niet meetelt in het Aerius-model?

Antwoord 6

Dat klopt niet. De maximale rekenafstand van 25 kilometer geldt voor berekening van de depositiebijdrage van een individuele bron of een individueel project. In de totale (landelijke) depositie die het RIVM jaarlijks berekent, worden alle emissiebronnen, ook de luchtvaart, landsdekkend doorgerekend. Dit betekent dat ook de depositiebijdrage van luchtvaart op de Veluwe is berekend. Daarbij worden de emissies van luchtvaart betrokken tot een hoogte van 3.000 meter. Daaraan liggen inhoudelijke argumenten ten grondslag die zijn toegelicht op de website van het RIVM⁴. Het RIVM kalibreert de totale berekende deposities aan de hand van metingen. Deze kalibratie betekent dat de beperkte deposities die afkomstig zijn van emissies boven de 3.000 voet, zijn verdisconteerd in de totale deposities die RIVM rapporteert.

² <https://www.emissieregistratie.nl/documentatie/methoderapporten/ENINA>.

³ <https://www.emissieregistratie.nl/over-emissieregistratie/indeling-emissiegegevens/bronnen>.

⁴ Vragen en antwoorden over stikstof en ammoniak | RIVM.

Ik hecht eraan te benadrukken dat het vliegverkeer van en naar Nederlandse luchthavens dat hoger vliegt dan 3.000 voet relatief beperkt bijdraagt aan de totale stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden. Uit een rapport van de Commissie m.e.r. en het RIVM⁵ volgt dat deze bijdrage gemiddeld over Nederland ongeveer 0,01% bedraagt. Meer uitgebreide informatie over de bijdrage van de luchtvaart aan de totale stikstofdeposities is te vinden in de factsheet Luchtvaart en stikstof⁶. De feiten en cijfers in deze factsheet zijn geverifieerd door het RIVM.

Vraag 7

Kent u de berekeningen dat tussen de 70 en 92 procent van de stikstofdepositie van de luchtvaart wereldwijd en in Nederland dus buiten de modellen blijft?⁷

Antwoord 7

Ja, ik ben bekend met de studie. In deze studie van de TU Delft is de bijdrage van de luchtvaart aan de stikstofdeposities in beeld gebracht, waarbij onderscheid is gemaakt tussen de depositiebijdrage van wereldwijde emissies in de LTO-cyclus (Landing Take-Off) en de emissies buiten de LTO-cyclus (cruise)⁸.

Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 6 betreft RIVM in de berekeningen de emissies van vliegverkeer binnen de LTO-cyclus tot een hoogte van 3000 voet. Dit betekent niet dat de bijdrage van de luchtvaart boven 3.000 voet buiten beeld blijft in de gerapporteerde deposities, aangezien het RIVM de berekende deposities kalibreert aan de hand van metingen.

Door het RIVM is in 2020, ten behoeve van het Advies luchtvaartsector van het Adviescollege Stikstofproblematiek⁹, voor de situatie in Nederland in beeld gebracht wat de depositiebijdrage is van vliegverkeer tot 3.000 voet (LTO-fase) en boven 3.000 voet (non-LTO). Hieruit blijkt dat vliegverkeer van en naar Nederlandse luchthavens tot een hoogte van 3.000 voet gemiddeld 0,1% bijdraagt aan de gemiddelde deposities in Nederland. De depositiebijdrage van overig vliegverkeer boven 3.000 voet (hoofdzakelijk Europees en mondiaal vliegverkeer van vliegtuigen die niet in Nederland landen of opstijgen) is door het RIVM ingeschat op ongeveer 0,9%.

Vraag 8

Hoeveel procent van de depositie die het luchtverkeer in Nederland veroorzaakt blijft volgens u buiten de modellen? Kunt u daar een zo nauwkeurig mogelijke schatting van maken?

Antwoord 8

In de totale (landelijke) depositie die het RIVM jaarlijks berekent en rapporteert zijn de deposities afkomstig van alle luchtvaartemissies verdisconteerd. Er blijft dus niets buiten de modellen, zoals ook toegelicht in het antwoord op vraag 7.

Vraag 9

Hoeveel stikstofdepositie, in 2019, 2020, 2021 en 2022, veroorzaakt de luchtvaart volgens het Aerius-model op Natura 2000-gebied de Veluwe?

Antwoord 9

In de RIVM-berekeningen van de totale depositie op Natura 2000-gebieden is 2020 het meest actuele jaar. Voor de jaren 2021 en 2022 zijn nog geen gegevens beschikbaar.

Uit de RIVM-berekeningen blijkt dat de activiteiten op Nederlandse luchthavens en de vliegbewegingen van en naar deze luchthavens tot een hoogte van 3.000 voet in 2018 gemiddeld 2,3 mol/ha/jaar (ca. 0,1%) bijdroegen aan

⁵ <https://www.commissiemer.nl/docs/mer/p34/p3456/a3456ov.pdf>.

⁶ Factsheet Luchtvaart en stikstof in feiten en cijfers | Publicatie | Luchtvaart in de toekomst.

⁷ TU Delft, 21 september 2021, «Quantifying the impact of aviation emissions on global nitrogen deposition» (<https://repository.tudelft.nl/islandora/object/uuid:bb8aef34-3fbf-4eab-b1bb-fb8f76259f9f?collection=education>).

⁸ Marijn van Loo, «Quantifying the impact of aviation emissions on global nitrogen deposition», 21-09-2021.

⁹ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/01/14/advies-luchtvaartsector>.

de totale gemiddelde deposities op de Veluwe. In 2019 was dit 2,5 mol/ha/jaar (ca. 0,1%) en in 2020 1,6 mol/ha/jaar (ca. 0,1%). De meest actuele data is te raadplegen op de website van het RIVM¹⁰.

Vraag 10

Hoeveel stikstofdepositie, in 2019, 2020, 2021 en 2022, veroorzaakt de luchtvaart in het echt op Natura 2000-gebied de Veluwe?

Antwoord 10

De berekende depositiebijdragen op de Veluwe zoals aangegeven in het antwoord op vraag 9 zijn de berekende bijdragen van vliegverkeer van en naar Nederlandse luchthavens tot een hoogte van 3.000 voet. In het eerdergenoemde rapport van de Commissie m.e.r. en het RIVM¹¹ is aangegeven dat de emissie boven de 3.000 voet van het vliegverkeer van en naar Nederlandse luchthavens een depositie binnen Nederland veroorzaakt die kleiner is dan 10% van de depositie veroorzaakt onder de 3.000 voet door datzelfde vliegverkeer. In dit rapport is ook aangegeven dat er geen modellen beschikbaar zijn om de depositiebijdrage van vliegtuigemissies boven 3.000 voet lokaal voldoende betrouwbaar in beeld te brengen.

Vraag 11 en 12

Bent u, met het oog op natuurherstel, geïnteresseerd in de echte stikstofdepositie of in de stikstofdepositie van het Aerius-model? Denkt u dat dat de natuur wordt beïnvloed door de theoretische stikstofdepositie van het Aerius-model of door echte stikstofdepositie?

Antwoord 11 en 12

De daadwerkelijke situatie in de natuur is altijd leidend. Mede daarom zijn er in Nederland ruim driehonderd meetpunten in Natura 2000-gebieden. De met het model berekende waarden worden geïjkt aan de meetresultaten om de feitelijke situatie zo goed mogelijk weer te geven.

Vraag 13

Wat is de reden dan, dat Schiphol niet voorkomt in het RIVM-rapport?

Antwoord 13

Het RIVM-rapport is opgesteld ter onderbouwing van de drempelwaarde voor de aanpak piekbelasting. Deze aanpak richt zich op ondernemingen uit de landbouw en uit de industrie. Het Ministerie van LNV heeft hiervoor het RIVM gevraagd de stikstofdepositie van alle veehouderijen en industriële bedrijven in Nederland van hoog naar laag te sorteren. De depositie van het 3001ste bedrijf bepaalt de maat die gebruikt is voor het bepalen van de drempelwaarde.

Het doel van dit onderzoek was dus vooral het kunnen bepalen van een drempelwaarde. Hierbij is ervoor gekozen om naast de veehouderijen alleen industriële bedrijven te betrekken, omdat daarvoor in algemene zin de beste emissiegegevens voorhanden zijn via de Emissieregistratie. Dit is ook in lijn met het advies van de heer Remkes¹².

Omdat de aanpak piekbelasting zich richt op bedrijven uit de landbouw en uit de industrie, zijn bedrijven binnen de sector Verkeer en Vervoer, waar luchtvaart onder valt, dus niet betrokken in het rapport. Dat neemt niet weg dat binnen deze sector ook wordt gewerkt aan reductie van stikstofemissies. Dit gebeurt onder andere via het steeds verder aanscherpen van internationale emissienormen en beprijzing. Specifiek voor luchtvaart kiest het kabinet voor een aanpak waarmee geluidsoverlast en de uitstoot van onder meer stikstof en ultrafijnstof wordt verminderd. Er wordt een sectorbrede aanpak uitgewerkt gericht op een stapsgewijze reductie van de stikstofuitstoot door de luchtvaart.

Schiphol heeft een plan uitgewerkt om de stikstofuitstoot te beperken, onder andere door de elektrificatie van de grondoperaties. Met de reductie van het aantal vliegtuigbewegingen waartoe het kabinet in juni 2022 heeft besloten,

¹⁰ <https://data.rivm.nl/data/stikstof/AERIUS/2022/>.

¹¹ <https://www.commissiemer.nl/docs/mer/p34/p3456/a3456ov.pdf>.

¹² Bijlage bij Kamerstuk 30 252, nr. 34.

wordt een extra stap gezet in de beperking van die uitstoot, naast andere maatregelen die nodig zijn voor het verminderen van de stikstofdepositie en het verkrijgen van een natuurvergunning.

Vraag 14

Is er overleg geweest over Schiphol, KLM en/of luchtvaart in het RIVM-rapport tussen RIVM en ministeries, zoals het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) en het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV)? Zo ja, kunt u beschrijven hoe en als er schriftelijke documenten over bestaan, die aan de Kamer doen toekomen?

Antwoord 14

Er is geen overleg geweest tussen het RIVM en de betrokken ministeries over het al dan niet betrekken van Schiphol in het rapport. Het Ministerie van LNV heeft een aanpak piekbelasting voor de agrarische sector en industrie ontwikkeld en de uitvraag bij het RIVM daarop gebaseerd.

Vraag 15

Herinnert u zich de toezegging om alle stikstofruimte die is opgekocht door ministeries, staatsbedrijven en publiekrechtelijke rechtspersonen de afgelopen drie jaar voor 1 juli 2023 aan de Kamer te doen toekomen en wilt u die toezegging gestand doen?

Antwoord 15

Ik heb aangegeven dat deze informatie-uitvraag wordt meegenomen in de evaluatie extern salderen, die op dit moment wordt uitgevoerd. Als de evaluatie is afgerond, zal ik de Kamer over de resultaten informeren. Naar aanleiding van toezeggingen aan de heer Omtzigt¹³ en de heer Boswijk¹⁴ heb ik een deel van de informatie versneld uitgevraagd. Deze heb ik in de voortgangsbrief stikstof met de Kamer gedeeld.¹⁵

Vraag 16

Kunt u de concept stikstofvergunning en de concept milieuvergunning van Schiphol aan de Kamer doen toekomen en aangeven wat de stand van zaken is rondom beiden?

Antwoord 16

Ik ben het bevoegd gezag voor de aanvraag van Schiphol voor een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming. Vanwege de mogelijke negatieve gevolgen van stikstof voor Natura 2000-gebieden, is stikstofdepositie één van de facetten waarop de aanvraag om een natuurvergunning wordt getoetst. De ontwerpvergunning heeft in het kader van een zienswijzeprocedure ter inzage gelegen van 16 februari tot en met 29 maart 2021 en is nog steeds voor een ieder te raadplegen¹⁶. De ingediende zienswijzen en een advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage waren voor mij aanleiding om Schiphol te verzoeken de ingediende aanvraag aan te vullen. Een afschrift van dit aanvullingsverzoek heeft uw Kamer ontvangen¹⁷. Schiphol heeft aan dit verzoek voldaan. De ingediende aanvullingen worden op dit moment zorgvuldig getoetst. Besluitvorming over de aanvraag zal zo spoedig mogelijk maar met de vereiste zorgvuldigheid plaatsvinden. De (aanvullingen op de) passende beoordeling voor de door Schiphol aangevraagde natuurvergunning en alle relevante onderliggende informatie worden openbaar gemaakt zo spoedig mogelijk nadat een definitief besluit op de aanvraag is vastgesteld. Daarover wordt de Kamer op dat moment geïnformeerd.

¹³ Kamerstuk 34 682, nr. 154.

¹⁴ Parlementaire agenda [15-11-2022] – Mondelinge vragen van het lid VAN DER PLAS (BBB) aan de Minister voor Natuur en Stikstof over de opkoop van boerenbedrijven ten behoeve van stikstofruimte voor Schiphol.

¹⁵ Kamerstuk 2023Z12470.

¹⁶ <https://www.rvo.nl/onderwerpen/wet-natuurbescherming/zienswijze-ontwerpbesluit/vergunning-schiphol#ontwerpbesluit-bekijken>.

¹⁷ Bijlage bij de beantwoording van Kamerstuk 29 665, nr. 431.

Vraag 17

Kunt u deze vragen een voor een en binnen drie weken beantwoorden?

Antwoord 17

Dit is helaas niet gelukt.