



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen (SATL)
Om de Landskroon 3
7722 VG Dalfsen
Per e-mail: info@satl-lelystad.nl

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2025/115511

Datum 3 juni 2025
Betreft Reactie op uw brief inzake "Luchtvaart en de Ministeriële
Commissie Economie en Natuurherstel" van 27 februari
jl.

Geachte heer Adegeest,

Bedankt voor uw brief met betrekking tot luchtvaart en de Ministeriële Commissie Economie en Natuurherstel. Op 27 februari jl. heeft u deze brief gestuurd aan de voorzitter en leden van de Ministeriële Commissie Economie en Natuurherstel. In uw brief deelt u uw beelden ten aanzien van stikstofemissie van de luchtvaartsector en Lelystad Airport. Mij is verzocht om namens deze commissie op deze brief te reageren. Middels deze brief doe ik dat. Op verzoek van de vaste commissie Infrastructuur en Waterstaat van de Tweede Kamer wordt een afschrift van deze antwoordbrief ook met de Tweede Kamer gedeeld.

Zoals u terecht opmerkt, is het stikstofdossier in Nederland een urgent en complex vraagstuk dat vraagt om een brede en doortastende aanpak. De Ministeriële Commissie Economie en Natuurherstel (MCEN) heeft de afgelopen maanden gewerkt aan een samenhangend pakket met maatregelen om enerzijds Nederland van het slot te krijgen en anderzijds te voldoen aan de stikstof- en natuuropgave die volgt uit wet- en regelgeving en gerechtelijke uitspraken. Uitgangspunt daarbij is een evenwichtige bijdrage van de verschillende sectoren aan de reductie van stikstofdepositie. Er is in kaart gebracht welke mogelijke maatregelen kunnen bijdragen aan stikstofreductie, aanpak van overige drukfactoren en natuurbehoud en -verbetering. Deze maatregelen zijn de afgelopen periode over de volle breedte geïnventariseerd. Voor maatregelen die bijdragen aan stikstofreductie is dan ook gekeken naar maatregelen binnen alle sectoren, dus ook binnen de sector mobiliteit. Daarbij is onder andere aandacht voor de uitvoerbaarheid, kosten, doelbereik, maatregelen voor de korte en lange termijn en maatschappelijke impact van maatregelen. De eerste contouren van het pakket aan maatregelen zijn op 25 april jl. bekend gemaakt en gedeeld met de Kamer¹.

Ook in het dossier Lelystad Airport speelt stikstof een rol. De luchthaven heeft een aanvraag voor een natuurvergunning ingediend bij het ministerie van LNVN. Het bevoegd gezag voor de natuurvergunning van Lelystad Airport ligt bij de

¹ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2025/04/25/kamerbrief-startpakket-nederland-van-het-slot>.

staatssecretaris van LVVN. Zoals in het regeerprogramma aangegeven zal het kabinet in 2025 een besluit nemen over de opening van Lelystad Airport.

**DG Luchtvaart en
Maritieme Zaken**

In uw brief vraagt u ook aandacht voor de feitelijke omvang van de stikstofuitstoot door het vliegverkeer in Nederland. Daarbij geeft u een toelichting op de bijdrage van de luchtvaart aan de stikstofproblematiek. Het beeld dat wordt geschetst in uw toelichting vraagt op onderdelen om een nuancering, die u hieronder aantreft.

Ons kenmerk
IENW/BSK-2025/115511

Bijdrage aan stikstofoxide-emissies van bijna 14%

In uw brief geeft u aan dat de luchtvaart in 2023 voor bijna 14% bijdroeg aan de totale uitstoot van stikstofoxiden (NO_x) door de Nederlandse economie. U verwijst daarbij naar een publicatie van het CBS².

Uit de publicatie van het CBS blijkt dat het hier gaat om de *wereldwijde* stikstofoxide-uitstoot (NO_x-uitstoot) door de Nederlandse luchtvaartsector. Het overgrote deel van deze uitstoot vindt plaats in het buitenlandse luchtruim en is niet relevant voor de depositie op Nederlandse Natura 2000-gebieden. Voor de omvang van de stikstofproblematiek in Nederland is met name relevant hoe groot de stikstofoxide-uitstoot is van het vliegverkeer boven Nederlands grondgebied. In de berekening van de totale depositie op Nederlandse Natura 2000-gebieden betreft RIVM de emissies door luchtvaart van en naar Nederlandse luchthavens tot een hoogte van 3.000 voet (ruim 900 meter)³. Het aandeel van deze emissies in de totale NO_x-emissies door Nederlandse bronnen was in 2022 ongeveer 1,5%⁴. Uit de depositieberekeningen van het RIVM volgt dat de emissies tot 3.000 voet in 2022 ongeveer 0,1% bijdragen aan de gemiddelde totale depositie op Nederlandse Natura 2000-gebieden⁵.

Betrekken emissies boven 3.000 voet

In uw brief geeft u aan dat de emissies boven 3.000 voet niet in beeld worden gebracht en dat hierdoor het aandeel van luchtvaart in de totale depositie onderbelicht blijft.

In 2024 heeft RIVM, op verzoek van het ministerie van IenW, de emissies boven 3.000 voet in beeld gebracht⁶. Hieruit blijkt dat de NO_x-emissies boven 3.000 voet groter zijn dan onder 3.000 voet. Dit sluit aan op de bevindingen in de studie van de TU Delft waar u naar verwijst⁷. De Tweede Kamer is in mei 2024 door de staatssecretaris van IenW geïnformeerd over de resultaten van dit onderzoek⁸. In deze Kamerbrief is aangegeven dat de gerapporteerde emissiegegevens boven 3.000 voet geen gevolgen hebben voor de berekeningswijze van concentraties en depositie op lokaal niveau:

² <https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/verkeer-en-vervoer/uitstoot-en-brandstofafzet/uitstoot-luchtvaart>.

³ RIVM. Monitor stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden 2024. Oktober 2024. <https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/2024-0076.pdf>.

⁴ <https://www.emissieregistratie.nl/data/vliegvelden>.

⁵ https://data.rivm.nl/data/stikstof/Stikstof%20Natuur/2024/RIVM_MIL_Depositieverdeling-gemiddeld_20241001.xlsx.

⁶ RIVM. Luchtvaartemissies boven Nederlands grondgebied boven 3.000 voet. 7 mei 2024. <https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/KN-2024-0012.pdf>.

⁷ <https://repository.tudelft.nl/record/uuid:bb8aef34-3fbf-4eab-b1bb-fb8f76259f9f>.

⁸ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2024/05/01/uitvoering-nec-richtlijn-grootschalige-luchtverontreiniging-en-luchtvaartemissies-boven-3-000-voet>.

- Bij deze berekeningen worden de emissies tot 3.000 voet meegenomen. Deze hoogte wordt internationaal gebruikt bij het berekenen van de uitstoot van stikstof door vliegtuigen. Rond deze hoogte is er een scheiding tussen twee lagen in de atmosfeer; de menglaag en de vrije atmosfeer, waartussen weinig uitwisseling van stoffen is. Stoffen die vliegtuigen uitstoten in de vrije atmosfeer kunnen uiteindelijk toch het aardoppervlak bereiken, maar vaak pas veel later en verspreid over een groot gebied, vaak ook buiten Nederland.
- Eerder hebben het RIVM en de commissie voor de milieueffectrapportage aangegeven dat er geen model is dat de relatief geringe bijdrage van emissies boven 3.000 voet aan de lokale depositie betrouwbaar kan berekenen⁹.
- De NO_x-emissies van vliegverkeer (van en naar Nederlandse luchthavens) boven 3.000 voet zijn groter dan de emissies van dit vliegverkeer onder 3.000 voet, maar de depositiebijdrage op Nederlandse Natura 2000-gebieden is kleiner. RIVM geeft in het bovengenoemde rapport van de commissie voor de milieueffectrapportage aan dat de depositiebijdrage van NO_x-emissies door vliegverkeer (van en naar Nederlandse luchthavens) boven 3.000 voet minder dan 10% is van de depositiebijdrage door de NO_x-emissies van dit vliegverkeer onder 3.000 voet. Dat betekent dat deze emissies boven 3.000 voet indicatief 0,01% bijdragen aan de gemiddelde totale depositie op Nederlandse Natura 2000-gebieden.

**DG Luchtvaart en
Maritieme Zaken**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2025/115511

Door TNO en RIVM is in 2020, op verzoek van het Adviescollege Stikstofproblematiek (Commissie Remkes), een inschatting gemaakt van de depositiebijdrage van het totale wereldwijde vliegverkeer boven 3.000 voet¹⁰. Het wereldwijde vliegverkeer, en met name het overvliegend vliegverkeer en het vliegverkeer in het buitenland, draagt in totaal ongeveer 1% bij aan de totale depositie. Een fractie daarvan is toe te schrijven aan vliegverkeer van en naar Nederlandse luchthavens.

Het bovenstaande betekent niet dat de bijdrage van vliegverkeer boven 3.000 voet buiten beeld blijft. Het RIVM berekent jaarlijks de totale concentraties en depositie (monitoringrapportages) en daarbij worden de totale berekende concentraties en depositie gekalibreerd aan de hand van metingen. Deze kalibratie betekent dat de (beperkte) bijdrage van emissies boven de 3.000 voet verdisconteerd is in de totale concentraties en depositie die RIVM rapporteert.

Rapportage aan Europa

In uw brief geeft u aan dat Nederland de emissies boven 3.000 voet niet rapporteert aan Europa, en dat dit in strijd zou zijn met de EU-afspraken hierover. Echter in 2024 en ook in 2025 heeft Nederland gerapporteerd aan de EU over de emissies boven 3.000 voet, in het kader van de NEC-richtlijn¹¹. Dit is toegelicht in de eerdergenoemde Kamerbrief van 1 mei 2024 over de uitvoering van de NEC-richtlijn. Ik hecht eraan te benadrukken dat er geen verplichting is voor lidstaten om de emissies van vliegverkeer boven 3.000 voet te rapporteren. Dit is eerder

⁹ Commissie voor de milieueffectrapportage. Evaluatie stikstofberekeningen Lelystad Airport. 31 maart 2020. <https://www.commissiemer.nl/docs/mer/p34/p3456/a3456ov.pdf>

¹⁰ Adviescollege Stikstofproblematiek. Advies luchtvaartsector. 15 januari 2020. <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/01/14/advies-luchtvaartsector>.

¹¹ <https://www.ceip.at/status-of-reporting-and-review-results/2025-submission>.

bevestigd door de Europese Commissie (brief van 23 maart 2023) in reactie op een klacht van SATL¹².

**DG Luchtvaart en
Maritieme Zaken**

Hopende u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Ons kenmerk
IENW/BSK-2025/115511

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Barry Madlener

¹² <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/brieven/2023/06/21/bijlage-brief-europese-commissie-over-rapportageplicht-boven-3000-voet>.