

2019Z18772

Vragen van de leden **Kröger** (GroenLinks), **Laçin** (SP) en **Van Raan** (PvdD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *Emissieregistratie* (ingezonden 3 oktober 2019).

Vraag 1

Klopt het dat de grootschalige concentratie- en depositiekaarten (GCN en GDN) jaarlijks worden gemaakt door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) en dat deze, in combinatie met lokale berekeningen, worden gebruikt bij de rapportage in het kader van de EU-luchtkwaliteitsrichtlijn?

Vraag 2

Klopt het dat bij de berekening van concentraties en deposities de ruimtelijke verdeling van de collectief geregistreerde emissies wordt ontleend aan de Emissieregistratie (ER)? Wordt daarnaast van andere informatiebronnen gebruikgemaakt? Zo ja, welke?

Vraag 3

Klopt het dat in de database van de Emissieregistratie slechts een klein deel van de vluchtfase (van vliegtuigen) wordt meegerekend, namelijk tot ongeveer 900 meter (3.000 voet) hoogte?

Vraag 4

Worden deze waarden ook zo gerapporteerd aan de EU?

Vraag 5

Klopt het dat de EU-richtlijn (2001/81/EC National Emission Ceilings, de NEC-richtlijn) voorschrijft dat lidstaten het «EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook» moeten gebruiken?

Vraag 6

Klopt het dat dit guidebook (en dus deze EU-richtlijn) voorschrijft dat niet alleen domestic en international airport traffic moeten worden gerapporteerd, maar ook domestic en international cruise traffic boven de 3.000 voet?

Vraag 7

Sinds wanneer voldoet de Nederlandse emissie aan de plafonds uit 2010 voor stikstofoxide (NO_x), vluchtige organische stoffen (NMVOC's), zwaveldioxide (SO₂) en ammoniak (NH₃)?

Vraag 8

Voldoet Nederland aan de plafonds wanneer de emissies boven de 3.000 voet worden meegerekend en gerapporteerd?

Vraag 9

Hoeveel extra emissie zou Nederland moeten rapporteren als ook de emissies van de luchtvaart boven de 3.000 voet worden meegenomen?

Vraag 10

Kunt u de stelling bevestigen dat 92% van de NO_x-emissie van de luchtvaart boven de 3.000 voet wordt uitgestoten en dat daarmee de meeste emissie door niemand wordt verantwoord? Hoe telt deze emissie mee in rapportages over luchtkwaliteit en klimaat? Hoe kan deze emissie worden toebedeeld aan landen om zo reductiebeleid mogelijk te maken?

Vraag 11

Tot op welke hoogte zijn de emissies in de hogere luchtlagen van invloed op de depositie op het aardoppervlak? Wat is de bijdrage daarvan vergeleken met de depositie als gevolg van emissies beneden de 3.000 voet? Hoeveel hiervan exporteren wij en komt daarmee in andere landen terecht? En, omgekeerd, hoeveel van de emissies wordt door andere landen geëmitteerd en komt in Nederland terecht?

Vraag 12

Hoe verhoudt die rapportagegrens van 3.000 voet zich tot de feitelijke atmosferische omstandigheden in Nederland?

Vraag 13

Hoe worden de emissies van General Aviation of van de Koninklijke Luchtmacht meegenomen in de rapportages van emissies en depositie? Vallen deze onder de milieueffectrapportage-plicht?

Vraag 14

Wat zijn de gevolgen van de rapportage van het Planbureau voor de Leefomgeving en TNO dat emissiefactoren van het wegverkeer bijgesteld moeten worden? Als het wegverkeer vuiler is dan verwacht, is daarmee dan ook het stikstofprobleem in absolute zin groter of verschuift alleen de verhouding tussen wegverkeer en andere bronnen?

Vraag 16

Kunt u ingaan op de resultaten van allocatiemethode 8 («landsgrenzen») in het rapport «Berekening van luchtvaartemissies voor verschillende allocatiemethoden» van het RIVM uit 2002, waarbij emissies zijn berekend op basis van de gevlogen afstand binnen het Nederlands luchtruim, waaruit blijkt dat de emissie van NO_x binnen de Nederlandse grenzen een factor vijf hoger is dan de emissies tijdens de Landing and Take Off (LTO)-fase 10.1 versus 2.0)? Wat betekent dit voor de depositiecijfers en de luchtkwaliteit?

Vraag 17

Kunt u deze vragen één voor één beantwoorden?

Vraag 18

Kunt u deze vragen voor de begrotingsbehandeling van Infrastructuur en Waterstaat beantwoorden?