

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

### 1138

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).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 19 december 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?

#### Antwoord 1

Ja, dat klopt.

#### 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?

#### Antwoord 2

Ja, dat klopt. Bij de berekeningen van de concentraties en deposities voor de GCN en GDN wordt de ruimtelijke verdeling van de Emissieregistratie gebruikt. Daarnaast worden bij de berekeningen ook buitenlandse emissies meegenomen. De ruimtelijke verdeling van die buitenlandse emissies is gebaseerd op informatie van TNO, daarbij gebruik makend van de zogenaamde MACCIII gegevens (Monitoring Atmospheric Composition and Climate -III)<sup>1</sup>.

#### 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?

<sup>1</sup> <https://www.ecmwf.int/en/research/projects/macc-iii>.

#### Antwoord 3

Dat klopt. In de database van Emissieregistratie zijn de emissies opgenomen zoals die op grond van de NEC-richtlijn (zowel de oude<sup>2</sup> als de herziene<sup>3</sup>) moeten worden gerapporteerd. Emissies van vliegtuigen buiten de landings- en startcyclus zijn van de richtlijn uitgezonderd. De landings- en startcyclus betreft, aansluitend bij de definitie van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO), de cyclus die het taxiën na landing en voor vertrek, starten, opstijgen, aanvliegen en landen en alle andere manoeuvres van het vliegtuig die plaatsvinden beneden een hoogte van 3000 voet (914 meter) omvat. Zie ook mijn kamerbrief van 15 oktober 2019<sup>4</sup>.

#### Vraag 4

Worden deze waarden ook zo gerapporteerd aan de EU?

#### Antwoord 4

Ja. Rapportage vindt plaats conform de vereisten uit de NEC-richtlijn. Voor de wijze waarop deze waarden worden gerapporteerd, verwijs ik u naar mijn kamerbrief van 15 oktober 2019.

#### 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?

#### Antwoord 5

Op grond van de oude NEC-richtlijn is het gebruik van het «EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook»<sup>5</sup> niet verplicht. In de herziene NEC-richtlijn is het gebruik van het genoemde guidebook wel verplicht gesteld.

#### 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?

#### Antwoord 6

Nee, het guidebook is niet bepalend voor wat er moet worden gerapporteerd. De NEC-richtlijn is daarin leidend. Het guidebook ziet enkel op de wijze waarop inventarisatie van emissies dient te geschieden, niet op de reikwijdte van de richtlijn. Zoals gezegd zijn emissies van vliegtuigen buiten de landings- en startcyclus uitgezonderd van de richtlijn.

#### Vraag 7

Sinds wanneer voldoet de Nederlandse emissie aan de plafonds uit 2010 voor stikstofoxide (NO<sub>x</sub>), vluchtige organische stoffen (NMVOC's), zwaveldioxide (SO<sub>2</sub>) en ammoniak (NH<sub>3</sub>)?

#### Antwoord 7

Uit de meest recente rapportage van het RIVM van de nationale emissies van luchtverontreinigende stoffen<sup>6</sup>, blijkt dat de uitstoot van genoemde stoffen in Nederland voldoet aan de NEC-richtlijn:

- voor stikstofoxide (NO<sub>x</sub>) vanaf 2016;
- voor vluchtige organische stoffen (NMVOC) vanaf 2010;
- voor zwaveldioxide (SO<sub>2</sub>) vanaf 2010 en
- voor ammoniak (NH<sub>3</sub>) vanaf 2012.

Voor niet-methaan vluchtige organische stoffen (NMVOC) en ammoniak (NH<sub>3</sub>) is daarbij uitgegaan van een positieve beslissing van de Europese Commissie

<sup>2</sup> Richtlijn 2001/81/EG inzake nationale emissieplafonds voor bepaalde luchtverontreinigende stoffen.

<sup>3</sup> Richtlijn (EU) 2016/2284 betreffende de vermindering van de nationale emissies van bepaalde luchtverontreinigende stoffen.

<sup>4</sup> Kenmerk IENW/BSK-2019/212573

<sup>5</sup> <https://www.eea.europa.eu/themes/air/emep-eea-air-pollutant-emission-inventory-guidebook>

<sup>6</sup> <https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/2019-0016.pdf>.

op het verzoek tot aanpassing van de emissie-inventaris, zoals eerder gemeld in de kamerbrief van 9 april<sup>7</sup>.

Vraag 8

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

Antwoord 8

Aangezien de betreffende emissies niet hoeven te worden meegenomen in de rapportage, heeft het al dan niet rapporteren geen invloed op het halen van de emissie plafonds uit de NEC-richtlijn. Indien die emissies wel worden gerapporteerd, tellen die nu echter niet mee bij het bepalen of het emissie plafond is overschreden of niet. Als tijdens het opstellen van de emissie plafonds de vliegtuigemissies boven 3000 voet waren meegenomen, dan was de bijdrage van de betreffende activiteit in de plafonds verdisconteerd.

Vraag 9

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

Antwoord 9

Uw Kamer heeft op 1 oktober 2019 de Motie van Raan (31 936 nr. 674) aangenomen om de stikstofuitstoot boven de 3.000 voet inzichtelijk te maken. Over de wijze waarop ik deze motie uitvoer, zal ik u nader informeren.

Vraag 10

Kunt u de stelling bevestigen dat 92% van de NOx-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?

Antwoord 10

Onder verwijzing naar antwoord 9 kan ik deze stelling niet bevestigen, daarvoor is nader onderzoek nodig.

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?

Antwoord 11

De menglaag is de onderste luchtlag tussen het aardoppervlak en de menglaaghoogte. Stoffen die uitgestoten worden boven de menglaaghoogte verspreiden zich in de vrije atmosfeer. Een deel hiervan verspreidt zich naar het buitenland; omgekeerd zullen de stoffen uit het buitenland zich vermengen met de stoffen die in Nederland boven die hoogte worden uitgestoten. Stoffen die zich boven deze hoogte bevinden, kunnen het aardoppervlak bereiken, maar in het algemeen pas veel later en op andere plaatsen dan waar de stoffen zijn uitgestoten. Zie ook mijn kamerbrief van 15 oktober 2019.

Vraag 12

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

Antwoord 12

De menglaaghoogte kan variëren afhankelijk van de hoeveelheid zonninstraling. Voor Lelystad Airport is specifiek voor die regio empirisch onderzoek gedaan op basis van 10-jaars meteo data naar de menglaaghoogte. Zie ook mijn kamerbrief van 15 oktober 2019.

<sup>7</sup> Kamerstuk 30 175, nr. 336.

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?

Antwoord 13

De categorie General Aviation maakt onderdeel uit van de afzonderlijke milieueffectrapportages ter voorbereiding op de luchthavenbesluiten. Voor de Koninklijke Luchtmacht is er voor de plan-mer een vrijstelling voor plannen die uitsluitend gelden voor de landsverdediging. Bij een project-mer kan op verzoek of ambtshalve vrijstelling per geval worden verleend, via een ontheffing voor de mer-plicht of mer- beoordelingsplicht, als de activiteit betrekking heeft op de landsverdediging.

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?

Antwoord 14

In 2019 is een aantal emissiefactoren wegverkeer bijgesteld op basis van nieuwe inzichten uit recent onderzoek van TNO. Deze zijn al verwerkt in de kaarten met grootschalige concentraties en deposities die in maart 2019 door RIVM zijn gepubliceerd. Deze inzichten leiden er niet toe dat de stikstofdepositie in absolute zin groter is dan waar we nu van uit gaan.

Vraag 17

Kunt u deze vragen één voor één beantwoorden?

Antwoord 16

Zie het antwoord op vraag 9.

Vraag 18

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

Antwoord 17

Ja.

Vraag 18

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

Antwoord 18

Doordat informatie moest worden ingewonnen bij derden heeft beantwoording meer tijd gekost.