

Vergaderjaar 2022–2023

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 1086

BRIEF VAN DE MINISTER VOOR NATUUR EN STIKSTOF

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 juni 2023

Hierbij zend ik u, op verzoek van het lid Kröger, mijn reactie op de aangenomen motie van de leden Kröger (GroenLinks), Van Raan (Partij voor de Dieren) en Van der Plas (BoerBurgerBeweging), ingediend tijdens het Tweeminutendebat Luchtvaart (CD 25/1) op 9 februari 2023 (Handelingen II 2022/23, nr. 51, item 14) (Kamerstuk 31 936, nr. 1034). Kröger c.s. verzoekt het kabinet geen natuurvergunning te verlenen voor Schiphol of Lelystad Airport voordat gegarandeerd is dat de luchtvaart op een eerlijke wijze bijdraagt aan het oplossen van het stikstofprobleem en aan alle nationale en internationale voorwaarden is voldaan. Daarbij is onder meer aangegeven:

- dat er nog geen doelstellingen op sectorniveau zouden zijn afgesproken om te borgen dat luchtvaart, wegverkeer en industrie evenredig bijdragen aan het oplossen van het stikstofprobleem;
- dat een belangrijk deel van de stikstofuitstoot van Schiphol zou worden veroorzaakt door het wegverkeer, en dat er nog grote onzekerheid zou zijn over de juridische houdbaarheid van de maximale rekenafstand van 25 kilometer;
- dat de Europese Commissie het rapporteren van stikstofemissies boven de 900 meter verplicht zou stellen in de NEC-richtlijnen, en dat de totale emissies van de luchtvaart zouden moeten worden gereduceerd.

Tijdens het debat heeft het lid Kröger gevraagd om een brief over hoe deze aangenomen motie gaat worden uitgevoerd. Ik bericht u hierover als volgt.

Doelstellingen op sectorniveau

Er zijn inmiddels indicatieve doelstellingen op sectorniveau afgesproken om te borgen dat de sectoren mobiliteit en industrie evenredig en evenwichtig bijdragen aan het oplossen van het stikstofprobleem. Ik verwijs hiervoor naar mijn brief van 10 februari 2023 (Kamerstukken 34 682 en 35 334, nr. 114), waarin is aangegeven dat het kabinet inzet op

een verdere daling van NOx-emissies van de sectoren mobiliteit en industrie. In deze brief is een landelijke indicatieve reductieopgave voor mobiliteit, waaronder luchtvaart, van 25% tussen 2019 en 2030 opgenomen. Voor wat betreft luchtvaart is daarbij gewezen op maatregelen zoals het stimuleren van elektrisch taxiën.

Het aandeel van het vliegverkeer van en naar Nederlandse luchthavens aan de stikstofdepositie is relatief beperkt en bedraagt 0,1% van de totale gemiddelde depositie in Nederlandse Natura 2000-gebieden.¹ In het rapport «Niet alles kan overal» van het Adviescollege Stikstofproblematiek onder leiding van de heer Remkes is aangegeven dat, alhoewel het aandeel van de luchtvaart in de stikstofdepositie zeer beperkt is, ook de luchtvaart een bijdrage dient te leveren om de uitstoot te beperken. In lijn met dit advies heeft Schiphol een plan uitgewerkt om de stikstofuitstoot te beperken, onder andere door de elektrificatie van de grondoperaties. Ook de aangekondigde reductie van het aantal vliegtuigbewegingen naar 440.000 vliegtuigbewegingen, zoals beschreven in de Hoofdlijnenbrief Schiphol² draagt naar verwachting bij aan een verdere reductie van de uitstoot van stikstof door de luchtvaart.

Rechtsgeldigheid van de maximale rekenafstand van 25 km

Voor zover in de motie wordt gewezen op onzekerheid over de juridische houdbaarheid van de maximale rekenafstand van 25 kilometer, merk ik op dat de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State op 5 april jl. heeft geoordeeld dat deze rekenafstand bij individuele projecten aanvaardbaar is.³ Op 8 mei jl. is uw Kamer daarover door mij geïnformeerd.⁴ De deposities die buiten 25 km plaatsvinden zijn onderdeel van de totale depositie in Nederland en niet toerekenbaar aan een individueel plan of project.

NEC-richtlijnen

Voor zover in de motie wordt gewezen op verplichtingen op grond van de NEC-richtlijn, op grond waarvan stikstofemissies boven de 900 meter (3.000 voet) zouden moeten worden berekend, verwijs ik naar de reactie op de commissiebrief Eerste Kamer met nadere vragen over de aanpak van het stikstofbeleid d.d. 5 september 2022 en de beantwoording van vragen d.d. 2 februari en 27 maart jl. naar aanleiding van technische briefing van 15 november 2022 over de stikstofproblematiek.

In eerstgenoemde brief is aangegeven dat de NEC-richtlijn niet verplicht om emissies van vliegtuigen buiten de landings- en startcyclus (LTO-cyclus) te rapporteren. Lidstaten kunnen dit wel vrijwillig doen in de vorm van een zogenoemd «memo-item».

In de reactie van de Europese Commissie (brief van 23 maart 2023) op een klacht van SATL⁵ bevestigt de Europese Commissie dat er geen verplichting is voor lidstaten om de emissies van vliegverkeer boven 3.000 voet te rapporteren.

¹ Zie de reactie op de commissiebrief EK met nadere vragen aanpak stikstofbeleid d.d. 5 september 2022 en de beantwoording van vragen naar aanleiding van technische briefing van 15 november over de stikstofproblematiek d.d. 2 februari 2023. Zie ook Factsheet Luchtvaart en stikstof in feiten en cijfers | Publicatie | Luchtvaart in de toekomst.

² Kamerstuk 29 665, nr. 432

³ ECLI:NL:RVS:2023:1299

⁴ Kamerstuk 33 576, nr. 249

⁵ Door SATL is in februari 2023 een klacht ingediend bij de Europese Commissie waarin is aangegeven dat Nederland wel verplicht is te rapporteren over emissies boven 3.000 voet.

Hoewel het rapporteren van deze emissies niet verplicht is, is reeds aan de Tweede Kamer toegezegd dat deze emissies voortaan in de jaarlijkse emissie-inventarisatie zal worden meegenomen.⁶ De eerstvolgende rapportage komt naar verwachting begin 2024 beschikbaar, met daarin als memo-item de emissies over 2022.

Zoals in de Kamerbrief van 27 maart jl. is aangegeven, zijn in de totale (landelijke) depositie die het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) berekent, de deposities afkomstig van emissies boven de 3.000 voet overigens wél verdisconteerd.

Uit de Kamerbrieven van 2 februari en 27 maart jl. volgt bovendien (onder verwijzing naar gegevens van de commissie m.e.r. en het RIVM) 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 het rapport van de commissie m.e.r. en het RIVM (Eindrapport commissie m.e.r. evaluatie Lelystad Airport⁷) volgt dat deze bijdrage gemiddeld over Nederland ongeveer 0,01% bedraagt.

Overigens zijn er geen modellen beschikbaar om de depositiebijdrage van vliegtuigemissies boven 3.000 voldoende betrouwbaar in beeld te brengen en te relateren aan lokale, individuele bronnen. Daarbij speelt dat deze emissies zich doorgaans boven de menglaag bevinden. Deze stoffen kunnen het aardoppervlak bereiken, maar in het algemeen pas veel later en op (zeer) grote afstand van het gebied waar de stoffen zijn uitgestoten.

Gelet op het voorgaande ben ik van mening dat aan alle in de motie aangehaalde voorwaarden wordt voldaan en de luchtvaart een evenredige bijdrage levert aan de aanpak van de stikstofproblematiek. Ik beschouw de motie dan ook als afgedaan.

De Minister voor Natuur en Stikstof,
Ch. van der Wal-Zeggelink

⁶ Kamerstukken 31 936 en 30 175, nr. 1022

⁷ <https://www.commissiemer.nl/docs/mer/p34/p3456/a3456ov.pdf>