

2023Z14115

Vragen van het lid **Van Raan** (PvdD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *de uitstoot van zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) door de luchtvaart* (ingezonden 16 augustus 2023).

Vraag 1

Herkent u de passage «Emissies van zeer zorgwekkende stoffen naar de lucht worden zoveel mogelijk voorkomen dan wel, indien dat niet mogelijk is, tot een minimum beperkt.»¹

Vraag 2

Herkent u dat deze zogenaamde minimalisatieverplichting in artikel 2.4, lid 2 van het Activiteitenbesluit ook geldt wanneer het bedrijf de beste beschikbare technieken (verder: BBT) toepast (zoals vermeld op de website van het Kenniscentrum Infomil, vallend onder uw ministerie)?² Zo nee, hoe zit het dan?

Vraag 3

Herkent u dat deze zogenaamde minimalisatieverplichting in artikel 2.4, lid 2 van het Activiteitenbesluit ook geldt wanneer de immissieconcentratie voor een stof onder het maximaal toelaatbaar risiconiveau (MTR) uitkomt? Zo nee, hoe zit het dan?

Vraag 4

Herinnert u zich dat u in antwoord op mijn eerdere vragen heeft gesteld «De ZZS-emissies van het vliegverkeer (landen, starten, taxiën) vallen echter niet onder de minimalisatieplicht»?³

¹ Activiteitenbesluit milieubeheer artikel 2.4, tweede lid (<https://wetten.overheid.nl/BWBR0022762/2023-07-01#Hoofdstuk2>)

² Website Kenniscentrum InfoMil (<https://www.infomil.nl/onderwerpen/lucht-water/lucht/zeer-zorgwekkende/vaststellen/>)

³ Antwoord Kamervragen Van Raan en Van Esch (beiden PvdD), Tweede Kamer, vergaderjaar 2021–2022, Aanhangsel Handelingen, nr. 1694, antwoord 22

Vraag 5

Herkent u dat in de Wet milieubeheer artikel 1.1, lid 1 staat: «inrichting: elke door de mens bedrijfsmatig of in een omvang alsof zij bedrijfsmatig was, ondernomen bedrijvigheid die binnen een zekere begrenzing pleegt te worden verricht»?

Vraag 6

Herkent u dat in het door u aan de Kamer aangeboden TNO-onderzoek «Notitie Emissieberekening ZZS Luchthavens» van februari 2023 blijkt dat het allergrootste deel van de emissie van ZZS'en plaatsheeft tijdens de zogenaamde Idle-fase?⁴

Vraag 7

Is het correct dat voor de onderzochte jaren 2018–2021 dit tussen de 94% en 95% ligt, zoals blijkt uit de vertaling van de tabel op pagina 16 van dat rapport naar relatieve percentages?⁵

Vraag 8

Klopt het dat de Idle-fase als volgt gedefinieerd is: «de fase na het landen en voorafgaand aan het starten, met de motoren op laag vermogen (7% van maximaal vermogen). Dit zijn alle handelingen op de grond: het taxiën naar de gate, stand-by staan bij de gate, en taxiën naar de startbaan. Deze fase duurt 26 minuten volgens de ICAO-definitie.»? Zo nee, hoe zit het dan?

Vraag 9

Is het correct dat de uitstoot tijdens de Idle-fase daarmee (dus) plaatsheeft, terwijl het vliegtuig aan de grond gebonden is? Zo nee, waar in de ruimte vindt volgens u de Idle-fase dan plaats?

Vraag 10

Vindt de uitstoot tijdens de Idle-fase plaats grotendeels buiten de inrichting die Schiphol heet? Zo nee, waar in de ruimte vindt volgens u de uitstoot tijdens de Idle-fase dan plaats?

Vraag 11

Kan het zijn dat de uitstoot tijdens de Idle-fase grotendeels plaatsvindt binnen de inrichting die Schiphol heet? Zo nee, waar vindt volgens u dan de uitstoot tijdens Idle-fase plaats?

Vraag 12

Kunt u instemmen met de conclusie dat 94% tot 95% van de Idle-uitstoot plaatsheeft binnen de begrenzing van de luchthaven? Zo nee, hoe zit het dan precies wel?

Vraag 13

Kunt u instemmen met de conclusie dat dit feitelijk nog ietsje hoger ligt, wanneer ook de emissies uit de auxiliary power unit(s) (APU(s)) meegeteld worden? Zo nee, hoe zit het dan wel precies?

Vraag 14

Om welke reden (praktisch, juridisch houdbaar, logisch) zou de bedrijvigheid die deze emissies veroorzaakt (gedurende de Idle-fase) en derhalve plaatsheeft binnen een zekere begrenzing, daarmee niet tot de inrichting Schiphol behoren (waarbij inrichting is bedoeld als in de Wet milieubeheer en het Activiteitenbesluit)?

Vraag 15

Is het u bekend dat Schiphol zelf in zijn eerste – door het bevoegd gezag overigens nog als onvolledig bestempelde – inventarisatie van (p)ZZS van 14 december 2021 met als referentie BI2346IBRP2112141208, de emissies van parkerende auto's opgenomen heeft voor zover die binnen de omheining c.q. begrenzing van Schiphol plaatshebben?

⁴ Notitie Emissieberekening ZZS Luchthavens, bijlage bij Kamerstuk 31 936, nr. 1051

⁵ Zie tabel (onderhands toegezonden)

Vraag 16

Kunt u duiden waarom – vanuit het perspectief van de wet- en regelgeving – de emissies die vrijkomen bij een vliegtuig zodra c.q. zolang dat zich aan de grond binnen de (zekere) begrenzing van het luchthaventerrein bevindt anders zouden zijn dan emissies van een auto die zich binnen de (zekere) begrenzing van het luchthaventerrein bevindt?

Vraag 17

Herinnert u zich dat u in het commissiedebat Verduurzaming luchtvaart van 11 april 2023 het volgende zei: «De enige normstelling die we op dit moment hebben, is de uitstoot van ZZS via vaste, stationaire installaties, bijvoorbeeld een schoorsteen van een fabriek die op één plek staat. Maar we weten in ieder geval dat de verspreiding van zeer zorgwekkende stoffen een andere is op het moment dat die uit mobiele apparaten komt, in dit geval vliegtuigen of voertuigen op het platform?»

Vraag 18

Kunt u uitleggen, aangezien vliegtuigen die taxiën of aan de gate hun motor laten draaien net zomin op schoorstenen lijken als auto's, waarom auto's dan wel onder Wet Milieubeheer vallen en vliegtuigen die taxiën of aan de gate hun motor laten draaien niet?

Vraag 19

Is het u bekend dat in het «Advies over de reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport Luchthavenbesluit Rotterdam The Hague Airport» van 24 april 2023 de Commissie m.e.r. adviseert aan te geven «hoe in relatie tot (p (potentieel))ZZS-emissies met de monitoring en de emissieminimalisatie (vanwege gezondheidsrisico's) wordt omgegaan»?⁶

Vraag 20

Bent u bereid aan de Commissie m.e.r. te vragen, nu u weet dat 95% van de ZZS-emissies van het vliegverkeer binnen de zekere begrenzing van de luchthaven Schiphol valt, of de Commissie m.e.r. van mening is dat die 95% onder de minimalisatie- en rapportageverplichting valt? Zo nee, waarom niet?

Vraag 21

Zijn in uw ogen uw eerdere antwoorden (met name vraag 5, 25 januari)⁷ in lijn met dit advies van de Commissie m.e.r.? Zo nee, hoe zit het dan precies?

Vraag 22

Klopt het dus dat in uw redenering er juist *geen* rapportage- en minimalisatieverplichting is voor (p)ZZS-emissies voor vliegverkeer (zoals door u gedefinieerd, zie vraag 4) binnen de inrichting van een luchthaven krachtens de Wet Milieubeheer, maar wel via de landelijke emissieregistratie (zie www.emissieregistratie.nl)?

Vraag 23

Dient er volgens u wel een minimalisatieverplichting te komen voor (p)ZZS-emissies voor het vliegverkeer (zoals gedefinieerd door u in vraag 4) binnen de inrichting van een luchthaven krachtens de Wet luchtvaart? Zo nee, zou het er dan in ieder geval moeten komen voor de Idle-fase?

Vraag 24

Indien vraag 23 ontkennend geantwoord is, kunt u aangeven of en op welke manier er volgens u dan een rapportage- en een minimalisatieverplichting moet komen voor (p)ZZS-emissies voor het vliegverkeer (zoals gedefinieerd door u in vraag 4) binnen de inrichting van een luchthaven?

⁶ Bijlage bij Kamerstuk 31 936, nr. 1057

⁷ Antwoord Kamervragen Van Raan (PvdD), Tweede Kamer, vergaderjaar 2021–2022, Aanhangsel Handelingen nr. 2017

Vraag 25

Zijn naar uw mening een dergelijke rapportageverplichting en minimalisatieverplichting dan inclusief of exclusief de emissies uit het vliegverkeer (zoals gedefinieerd door u in vraag 4) in de Idle-fase of anderszins binnen een zekere begrenzing van de luchthaven?

Vraag 26

Is het u bekend dat uw voorganger in 2008 het volgende stelde: «Wat betreft de luchtkwaliteit in Nederland is de zogenoemde Wet luchtkwaliteitseisen (Hoofdstuk 5, titel 5.2, uit de Wet milieubeheer) van toepassing. De gebieden rondom luchthavens zullen, net als rondom alle andere bedrijven in Nederland, aan de daarin vastgelegde eisen moeten voldoen»; alsmede: «Het kabinet acht het daarom niet noodzakelijk dat door het Rijk extra regels (aanvullend op de Wet luchtkwaliteitseisen) worden voorgeschreven voor luchtkwaliteit of de emissies van luchtverontreinigende stoffen door het luchthavenluchtverkeer.»?⁸

Vraag 27

Klopt het dat uw voorganger daarmee zegt dat de wet Milieubeheer van toepassing is voor de luchtkwaliteit rondom de Nederlandse luchthavens? Zo nee, wat zegt hij dan volgens u wel? Zo ja, wanneer is het beleid veranderd dat emissies uit het vliegverkeer (zoals gedefinieerd door u in vraag 4) in de Wet luchtvaart zijn geregeld?

Vraag 28

Indien u stelt dat de emissies uit het vliegverkeer (zoals gedefinieerd door u in vraag 4) geheel zijn uitgezonderd van de rapportage- en minimalisatieverplichting, bent u dan bereid een bevestiging hiervan mee te sturen van de Commissie m.e.r. aan Kamer dat dit een juiste interpretatie is?

Vraag 29

Bent u bereid de Commissie m.e.r. daarbij uit te nodigen enige toelichting in haar antwoord op te nemen, daarmee rechtdoend aan de grote gezondheidsbelangen die spelen?

Vraag 30

Bent u het ermee eens dat, indien er wel een minimalisatieplicht zou gelden voor de emissies tijdens de Idle-fase, de uitkomsten van het To70-onderzoek naar de concentratiemetingen in principe niet afgewacht hoeven te worden, omdat deze verplichting niet afhangt van de concentratie, de grensmassastromen of de hoogte van het maximaal toelaatbaar risico? Zo nee, waarom niet?

Vraag 31

Wat vindt u ervan dat de directeur van To70 naar aanleiding van de Hoofdlidnenbrief in juni 2022 – met daarin zoals bekend de aankondiging van de reductie van het aantal vliegbewegingen – op sociale media schreef: «Not only is it «crazy», this decision will also mean less innovation and an end to many projects and initiatives aiming for a sustainable future for aviation in the Netherlands and elsewhere. If our government was serious about sustainable aviation they would have proposed more flights, not fewer flights»; en daarbij een artikel meestuurt met de titel «Limiting Schiphol flights is «crazy» and cuts the hub «off at it knees»?⁹

Vraag 32

Acht u To70, gezien de beladenheid van deze uitspraken, nog wel de meest geschikte partij om onderzoek te doen voor uw ministerie op luchtvaartgebied? Zo ja, waarom denkt u dat?

⁸ Kamerstuk 30 542, nr. 47

⁹ Website Air Cargo Eye, 24 juni 2022 (<https://aircargoeye.com/limiting-schiphol-flights-is-crazy-and-cuts-the-hub-off-at-the-knees/>)

Vraag 33

Denkt u hierbij dat de uitkomsten van hun onderzoeken door alle belanghebbers – en de omwonenden in het bijzonder – als betrouwbaar en onafhankelijk zullen worden gezien? Zo ja, waarom denkt u dat?

Vraag 34

In hoeverre is het verstandig om – waar vaak wordt gesproken over een herstel van vertrouwen – juist To70 het ZZS-onderzoek te laten doen? Zo ja, waarom denkt u dat?

Vraag 35

Herinnert u zich het advies van de Gezondheidsraad over ultrafijnstof uit september 2021 en klopt het dat deze daarin stelt dat «In de luchtvaart kan de UltraFine Particle (verder UFP)-uitstoot worden teruggedrongen door bijvoorbeeld minder vliegbewegingen en het gebruik van kerosine met een lager zwavelgehalte?»¹⁰

Vraag 36

Klopt het dat dit advies afsloot met de kop «Niet afwachten» vergezeld van de tekst: «Hoewel nadere inzichten en preciezere bepalingen gewenst zijn, is het volgens de commissie niet nodig om te wachten met het treffen van maatregelen. Er zijn namelijk steeds sterkere aanwijzingen dat UFP de gezondheid kan schaden. Bovendien dringen veel maatregelen ook de uitstoot van andere componenten van luchtverontreiniging terug» Zo ja, kunt aangeven welke concrete maatregelen er inmiddels genomen zijn of op korte termijn genomen zullen worden met betrekking tot de minimalisatieplicht van ZZS in zwavelarme kerosine? Kunt u ook aangeven tot welke concrete resultaten dat geleid heeft? Zo nee, wat is er dan precies gedaan met het advies?

Vraag 37

Kent u het artikel van de Gezondheidsraad waarin prof. dr. ir. Brunekreef, emeritus hoogleraar milieuepidemiologie van Universiteit Utrecht en erelid van de Gezondheidsraad stelt dat: «Om de blootstelling aan ultrafijnstof te verminderen, is het nodig de uitstoot van verbrandingsmotoren sterk te verminderen. Bij wegverkeer is elektrificatie mogelijk, bij vliegverkeer is dat voorsnog een schone droom. Wel kan de luchtvaart de uitstoot van ultrafijnstof verminderen door te kiezen voor kerosine met een lager zwavelgehalte. Technisch gezien is dat zeer goed mogelijk?»¹¹

Vraag 38

Bent u het met prof. dr. ir. Brunekreef eens dat de uitstoot door de luchtvaart van ultrafijnstof verminderd kan worden door het gebruik van zwavelarme kerosine? Zo ja, wat zou dat betekenen voor de emissie van andere (p)ZZS'en? Zo nee, waarom niet?

Vraag 39

Alhoewel u voorganger aangeeft «niet voornemens (te zijn) om verdere maatregelen te treffen om zwavelarme(re) fossiele kerosine in Nederland de norm te maken.»¹², wat zijn de wettelijke mogelijkheden van de overheid om een dergelijke maatregelen wel op te leggen?

Vraag 40

Deelt u de mening van uw voorganger? Zo nee, bent u bereid om in het licht van het door de Verenigde Naties in 2022 erkende mensenrecht, het recht op een schone, gezonde en duurzame leefomgeving¹³ uw mening omtrent het terugdringen van zwavelarme kerosine te herzien? Zo ja, op welke manier is dat niet in strijd met het hierboven genoemde mensenrecht?

¹⁰ Website Gezondheidsraad, 15 september 2021 (<https://www.gezondheidsraad.nl/documenten/adviezen/2021/09/15/risicos-van-ultrafijnstof-in-de-buitenlucht>)

¹¹ Website Gezondheidsraad, 28 oktober 2021 (<https://www.gezondheidsraad.nl/actueel/nieuws/2021/10/28/verminderen-ultrafijnstof-vergt-vooralterugdringen-van-de-verbrandingsprocessen>)

¹² Kamerstuk 31 936, nr. 726

¹³ Website College voor de Rechten van de Mens (<https://www.mensenrechten.nl/themas/schone-gezonde-en-duurzame-leefomgeving>)

Vraag 41

Zou Schiphol zelf kunnen opleggen dat er alleen nog maar vluchten op basis van zwavelarme kerosine mogen aankomen en vertrekken op zijn terreinen om daarmee tegemoet te komen aan het door de Verenigde Naties in 2022 erkende mensenrecht, het recht op een schone, gezonde en duurzame leefomgeving?¹⁴

Vraag 42

Zou Schiphol zelf de luchthavengelden mogen differentiëren voor vluchten die enkel gebruik maken van zwavelarme kerosine en zij die dat niet doen?

Vraag 43

Voldoen alle actoren in de keten, waarbij in ieder geval inbegrepen de luchthavenexploitant, het Rijk, de gemeente Haarlemmermeer, de luchtvaartmaatschappijen en de brandstofleveranciers op dit moment naar uw opinie aan hun zorgplicht, mede in het licht van het eerdergenoemde erkende mensenrecht, het recht op een schone, gezonde en duurzame leefomgeving?

Vraag 44

Hoe zit het naar uw mening met de maatschappelijke plicht van bovengenoemde ketenactoren, hierbij meewegend de wetenschappelijke inzichten van dit moment en in het bijzonder het dringende advies van de Gezondheidsraad in 2021?

Vraag 45

Kunt u uitsluiten dat staatsdeelnemingen Schiphol, Air France-KLM en KLM of het Rijk daarbij een (reëel) juridisch risico lopen?

Vraag 46

Is de huidige situatie naar uw inschatting compliant aan artikel 1.6 van de aanstaande Omgevingswet?¹⁵

Vraag 47

Gaan in uw ogen de afspraken vastgelegd om de luchtvaart te stimuleren, zoals bijvoorbeeld de vrijstelling van belasting op kerosine boven mensenrechten, zoals bijvoorbeeld het recht op een schone, gezonde en duurzame leefomgeving of maakt dat deel uit van de door u gezochte balans zoals verwoord in de Luchtvaartnota?¹⁶ Zo ja, komt er naar uw mening een moment dat lenW kiest voor het belang van burgers boven die van de luchtvaartsector, waarbij een nieuwe balans ontstaat? Zo ja, wanneer verwacht u – bij benadering – dat moment?

¹⁴ idem

¹⁵ Wet van 23 maart 2016, houdende regels over het beschermen en benutten van de fysieke leefomgeving (Omgevingswet) (<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stb-2016-156.html>)

¹⁶ Luchtvaartnota 2020–2050, o.a. paragraaf 1.1 Naar een nieuwe balans: «Bij de toekomstige ontwikkeling van de luchtvaart moeten de negatieve effecten op mens, natuur en milieu verminderen.»