Adviescollege Stikstofproblematiek
p/a Lysias Advies B.V.
T.a.v. de heer J.W. Remkes
Soesterweg 310-D
3812 BH Amersfoort

Uw referentie: Advisering inzake vermindering bijdrage van de Nederlandse stikstofemissie door de luchtvaartsector
Onze referentie: BriefCieRemkesNov2019
Betreft: Reductie van stikstofemissie en/of depositie door de luchtvaart met 50% mogelijk zonder negatieve gevolgen voor de economie

Nijmegen, 25 november 2019

Geachte heer Remkes, geacht college,

Inleiding
Zoals eerder gecommuniceerd naar het adviescollege zijn wij van mening dat de stikstofemissie in Nederland dient te halveren als landelijk gemiddelde: op sommige locaties meer, op andere locaties minder. Dit is een noodzakelijke randvoorwaarde om de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden te kunnen realiseren, en zodoende deze gebieden een kans te geven om te kunnen overleven. De WUR heeft de noodzakelijke halvering van de stikstofemissies in een recent rapport in grote lijnen bevestigd[1].

Alle sectoren die stikstofverbindingen (NOx, ammoniak, kortweg "stikstof") emitteren en daardoor bijdragen aan de stikstofcrisis dienen dan ook bij te dragen aan de oplossing van het probleem. Dus ook de luchtvaart.

Emissies vanuit de luchtvaart onderschat
In het eerste advies van het Adviescollege Stikstofproblematiek is op pagina 15 een overzicht opgenomen van emissies van verschillende bronnen. Wij nemen aan dat de luchtvaart is meegenomen onder de noemer "Verkeer" met 137,3 kton NOx, maar zeker is dat niet. Zie bijvoorbeeld hieronder de emissies van Luchthaven Schiphol.

De huidige NOx-emissie van Schiphol is in het MER van november 2018, dat nu nog ter visie ligt[2], geraamd op 3.245 ton/jaar (1,5 maal de NOx-emissie van de Shell raffinaderij in Pernis!). De ammoniakemissie is daarbij vergeleken klein en zal daarom verder niet worden meegenomen. Indien Schiphol zou mogen doorgroeien van 500.000 naar 540.000 vliegtuigbewegingen zal de NOx- emissie gaan toenemen tot 3.770 ton/jaar.

[1] https://www.volkskrant.nl/nieuws-achtergrond/stikstof-moet-ruim-gehalveerd-saneren-van-boeren-rond-kwetsbare-natuur-niet-genoeg~bc8f3c84/
[2] Dit MER zal op hoofdlijnen moeten worden herschreven omdat het leunt op prioritaire ruimte uit het PAS

MOB, Waldeck Pyrmontsingel 18, 6521 BC Nijmegen
email: info@mobilisation.nl; website: www.mobilisation.nl
Tel: 024 3230491, BTW nr.: 8065.51.811

Lelystad zal bij de voorgenomen uitbreiding groeien van 7 ton NOx/jaar naar 447 ton/jaar NOx[3].

Wij tekenen hierbij aan dat hier alleen de emissies tot 915 m zijn inbegrepen. De totale aan Schiphol toe te rekenen stikstofemissie is ruwweg een factor 5 groter volgens een RIVM-studie uit 2002[4].
Dit betekent ook dat de stikstofdepositie als gevolg van de vliegtuigbewegingen van en naar Schiphol op natuurgebieden aanzienlijk hoger is dan tot nog toe berekend.
Uit de tabel hieronder blijkt dat de stikstofdepositie op natuurgebieden wordt berekend op 4-5! mol/ha/jaar. De werkelijke depositie is dus aanzienlijk hoger dan deze range[5].

Ingeval van een halvering van de stikstofemissies dient Schiphol zijn NOx-emissie van 3.245 ton terug te brengen tot 1.623 kton/jaar berekend als de emissie tot op 915 m hoogte. Deze reductie is mogelijk door een combinatie van krimp en technische maatregelen.

Tabel 17: Resultaten AERIUS berekeningen 2022. Gegeven zijn per scenario de jaarvracht NO_x en NH_3 alsmede de maximale depositie per hectare per Natura 2000-gebied voor de gebieden met het hoogste effect

2022		REF	500k-NNHS	Effect 500k tov REF	540k-NNHS	Effect 540k tov REF	Effect 540k tov 500k
NO_x	ton/jaar	2.710,65	3.245,37	534,72	3.736,90	1.026,25	491,53
NH_3	kg/jaar	-*)	1.348	1.348	3.371	3.371	2.023
Naardermeer	mol/ha/jaar	4,62	5,38	0,77	6,31	1,69	0,92
Oostelijke Vechtplassen	mol/ha/jaar	4,55	5,33	0,78	6,21	1,66	0,88
Kennemerland-Zuid	mol/ha/jaar	4,15	4,84	0,69	5,69	1,54	0,85
Ilperveld, Varkensland, Oostzamerveld & Twiske	mol/ha/jaar	5,03	5,95	0,92	6,76	1,74	0,81
Botshol	mol/ha/jaar	5,42 5,37	6,35 6,30	0,94	7,00	1,63	0,70
Polder Westzaan	mol/ha/jaar	4,11	4,88	0,78	5,43	1,32	0,54

*) Niet berekend

Tabel: Emissies samengevat zoals opgenomen in het concept MER ten behoeve van de uitbreiding van het aantal vliegtuigbewegingen naar 540.000 per jaar.
Daarnaast zijn er andere vliegvelden in Nederland, zoals Eindhoven, Rotterdam/Den Haag, etc. die een bijdrage leveren aan de stikstofdepositie op natuurgebieden.

Industrie en landbouw dienen te voldoen aan de eis tot toepassing van BBT (Beste Beschikbare Technieken). Het lijkt erop dat deze eis tot nu toe (nog) niet voor de luchtvaart geldt. Zo constateren wij dat de emissiefactoren voor NOx-emissies vanuit vliegtuigmotoren in de afgelopen 20 jaar niet omlaag zijn gegaan, terwijl industrie (DeNOx (80% vermindering) en Low-NOx technologieën (50% vermindering) en landbouw wel beste beschikbare technieken hebben ingezet om stikstofemissies te verminderen.

---

[3] Bron: "Aeriusberekening Lelystad Airport Rf4x2T2bxgjX, Datum berekening Rekenjaar Rekeninstellingen 14 februari 2018, 20:07 2020 Berekend voor Wnb"
[4] Berekening van luchtvaartemissies voor verschillende allocatiemethoden, W.K.Jansen, RIVM-rapport 773002023/2002, https://www.rivm.nl/publicaties/berekening-van-luchtvaartemissies-voor-verschillende-allocatiemethoden
[5] Het niet beschouwen van emissies boven de 915 meter schijnt te berusten op de aanname dat emissies boven de gemiddelde menglaaghoogte vrijwel niet zouden terugkomen op aarde. Echter, ook als je in Aerius bronnen op grote hoogte plaatst, rekent Aerius gewoon depositie uit. Dit is logisch, want Aerius bevat een model van de atmosfeer dat rekening houdt met een variabele menglaaghoogte. Het is natuurkundig gezien niet toegestaan om eerst een menglaaghoogte te middelen, en vervolgens te zeggen dat alles daarboven niet mee zou tellen, en dat je het dus niet uit hoeft uit te rekenen. De juiste procedure is: alle emissies uitrekenen, en daarna Aerius laten uitrekenen wat er als stikstofdepositie neerkomt.

Dit geldt voor de luchtvaart niet alleen voor landen en opstijgen maar ook voor het taxiën, dat nu nog steeds gebeurt met de straalmotoren van het vliegtuig zelf terwijl dit ook goed elektrisch zou kunnen. Alle technische procedures, die gelden voor de afhandeling van het vliegverkeer moeten voldoen aan BBT. Dat geldt bijvoorbeeld ook voor procedures die onnodig lage aanvliegroutes kunnen voorkomen of procedures die leiden naar kortere en directere vliegroutes. De huidige praktijk waarbij tientallen kilometers op 600 meter hoogte wordt aangevlogen (zoals ook de voorlopig gekozen luchtruimindeling voor Lelystad-Airport) voldoet in ieder geval niet aan de BBT.

Conclusies met betrekking tot ***emissies*** *van stikstof door de luchtvaart*

1. De NOx-emissies van de luchtvaart zijn substantieel en een factor 5 hoger dan tot nog toe geraamd door RIVM.
2. Omdat een deel van de NOx-emissie niet is meeberekend, met name de emissies boven 915 m, en deze stikstof deels toch weer op Nederlandse bodem neerdaalt zijn de deposities van stikstof op Natura 2000-gebieden als gevolg van de luchtvaart substantieel onderschat.
3. De tot nu toe gehanteerde emissies dienen te worden gecorrigeerd voor wat betreft de emissies boven 915 m. Dit leidt tot een verhoging van de tot nog toe berekende emissies, en van daaruit ook tot een verhoging van de berekende deposities.
4. Ingeval van een halvering van de stikstofemissie door alle doelgroepen dient Schiphol zijn NOx-emissie van 3.245 ton terug te brengen tot 1.623 ton/jaar, berekend als de emissie tot op 915 m hoogte.
5. De vliegtuigsector voldoet niet aan de Europese eis tot toepassing van Beste Beschikbare Technieken met betrekking tot NOx-emissiebeperking tijdens hoger aanvliegen, landen, opstijgen en taxiën. De stikstofdepositie kan ook substantieel worden beperkt door hoger aan te vliegen.
6. Bij het berekenen van emissies wordt veelal teruggevallen op de ICAO database met emissiegegevens van vliegtuigmotoren, die zijn bepaald in opdracht van fabrikanten. Het is daarom essentieel om de berekeningen op een transparante manier te valideren.
7. Het vliegverkeer is een grote emittent van zowel CO2 als van NOx. De hoge CO2-emissies van het vliegverkeer dragen dus ook substantieel bij aan de klimaatcrisis.
8. Beperking van het vliegverkeer levert dus zowel winst op ten aanzien van oplossing/beperking van de klimaatcrisis als ten aanzien van de stikstofcrisis.

Effecten van luchtvaart op natuurgebieden

Figuur 17: Depositie het scenario 540k zichtjaar 2022 (screenshot uit Aerius Scenario)

Figuur: Depositie bij het scenario van 540.000 vliegtuigbewegingen van Schiphol.

De bovenstaande figuur is ook afkomstig uit het recente MER voor Schiphol. Hieruit blijkt dat de Luchthaven Schiphol tot op grote afstand een negatieve invloed heeft op natuurgebieden.

Het gaat hierbij om de effecten vermesting en verzuring. In deze natuurgebieden bevinden zich veel voor verzuring en vermesting gevoelige habitats waar geen sprake is van een gunstige staat van instandhouding. Zie ook de vierde kolom in de bovenstaande tabel met stikstofdeposities.

Wij hebben de volledige Aeriusberekeningen, die in het kader van het bovengenoemde MER zijn uitgevoerd, enige tijd geleden opgevraagd op grond van de Wob.
Het ministerie van I&W heeft ons schriftelijk laten weten de volledige berekeningen niet te kunnen, c.q. niet te willen verstrekken, omdat het ministerie er niet over beschikt. LNV heeft alleen aangegeven dat het verzoek ontvangen is, maar heeft niet inhoudelijk gereageerd.
De ware reden hiervoor ligt wel voor de hand: uit de berekeningen blijkt dat de vluchten vanaf en naar Luchthaven Schiphol leiden tot forse stikstofdeposities op *alle* Nederlandse Natura 2000-gebieden, én tevens op Duitse en Belgische natuurgebieden.

Hierbij dienen de stikstofdeposities van de andere luchthavens nog te worden opgeteld in verband met cumulatie.

Wij beschikken wel over de Aeriusberekeningen van Lelystad voor de situatie na uitbreiding. Ondanks dat dit een veel kleiner vliegveld is dan Schiphol, ook na uitbreiding van Lelystad, zorgt Lelystad tot een toename van de stikstofdepositie op alle Nederlandse Natura 2000-gebieden, inclusief zelfs een aantal natuurgebieden in Duitsland.

Verder wordt nog opgemerkt dat RIVM heeft berekend dat de positieve gevolgen van verlaging van snelheid van verkeer tot 100 km/uur weinig effect zal hebben in de Randstad, omdat daar toch al vaak niet harder dan 100 km/uur mag worden gereden.
Een beperking van het aantal vliegtuigbewegingen van Schiphol van 500.000 naar 400.000 zal wel een substantieel effect hebben: voldoende om de bouw weer vlot te trekken. Hier dient dus een keuze te worden gemaakt tussen (1) economisch gezien overbodige vluchten (zie verderop), en (2) voldoende ruimte om te bouwen, te wonen en te werken. Ook zal dit leiden tot minder autoverkeer van en naar Schiphol.

Hierbij is ook van belang om bij het berekenen van deposities uit te gaan van werkelijke vlieghoogtes en -routes, welke uit radargegevens beschikbaar zijn, nu waar de nadering van vliegtuigen op 600 meter hoogte (level-flight) over een veel groter gebied is uitgespreid dan in standaard vliegprofielen staat beschreven. In vergelijking met andere landen blijkt namelijk, dat in Nederland relatief vaak laag wordt gevlogen[6]. Dit is mogelijk mede een verklaring voor de relatief hoge deposities op de in de tabel op pagina 2 genoemde Natura 2000-gebieden. Idem voor de figuur op pagina 3.

Conclusies met betrekking tot ***stikstofdeposities*** *op natuurgebieden als gevolg van de luchtvaart*

1. Vliegtuigbewegingen vanaf en naar Schiphol en andere luchthavens leiden tot veel hogere stikstofdeposities dan tot nog toe gedacht.
2. Ondanks dat Lelystad een veel kleiner vliegveld is dan Schiphol, ook na uitbreiding van Lelystad, leidt ook Lelystad tot een toename van de stikstofdepositie op alle Nederlandse Natura 2000-gebieden inclusief zelfs een aantal gebieden in Duitsland.
3. De NOx-emissie van Schiphol is circa achtmaal zo hoog als die van Lelystad (na uitbreiding) zodat de stikstofdepositie als gevolg van Schiphol zich niet beperkt tot alleen Nederlandse Natura 2000-gebieden, maar ook zal neerkomen op Belgische en Duitse Natura 2000-gebieden.
4. Een beperking van het aantal vliegtuigbewegingen van Schiphol van 500.000 naar 400.000 zal een substantieel effect hebben op de stikstofdepositie, voldoende om de bouw in een fors deel van de Randstad weer vlot te trekken. Hier dient dus een keuze te worden gemaakt tussen (1) economisch gezien overbodige vluchten, en (2) voldoende ruimte om te bouwen, te wonen en te werken.
5. Hoger vliegen zal leiden tot lagere stikstofdeposities op natuurgebieden.

[6] Overigens is onduidelijk is of dit goed is meegenomen in de berekeningen. Dit kan tot gevolg hebben dat de relatief hoge deposities op de in de tabel op pagina 2 genoemde Natura 2000-gebieden zelfs nog in belangrijke mate te laag zijn ingeschat. Idem voor de figuur op pagina 3.

Economische aspecten van luchtvaart
Hieronder beperken we ons tot Schiphol omdat dit onze grootste luchthaven is, die bovendien van essentieel belang is voor de Nederlandse economie.

De WTL (Werkgroep Toekomst Luchtvaart) heeft recent het rapport "*Forse stikstofreductie op Schiphol zonder netwerkschade, kan dat?*" uitgebracht, zie bijlagen 1 en 2. Hieronder treft u de samenvatting aan.
"*Groei van het luchtverkeer van Schiphol heeft na 2004 een onrechtmatige toename van stikstofemissie veroorzaakt. De overheid mag de bouw en landbouw in Nederland daar niet voor laten opdraaien. Schiphol moet daarom met bijna 100.000 vluchten krimpen naar de omvang van 400.000 vliegtuigbewegingen uit 2004. Vooral de woningbouw in de Randstad zal daarvan kunnen profiteren.*
Omdat Schiphol sinds 2004 zonder natuurvergunning opereert moet het aantal vluchten terug naar het volume in 2004, tenzij een dwingend openbaar belang geldt en er geen alternatieven zijn. Echter, het extra Schipholverkeer na 2004 is voor driekwart veroorzaakt door goedkope vliegreizen naar steden en vakantiebestemmingen. Deze zijn niet van dwingend openbaar belang. Daarnaast is de trein een goed alternatief, zonder de emissie van tienduizenden korte vluchten.
Schiphol kan zich na de krimp concentreren op zijn kernfunctie, namelijk het bieden van internationale bereikbaarheid aan zakelijke passagiers met het grote verbindingennetwerk. Dat vindt het kabinet belangrijk voor het vestigingsklimaat. Dit netwerk hoeft niet te krimpen, maar kan elk jaar met 1 à 2 intercontinentale verbindingen uitbreiden naar regio's die voor onze economie belangrijk worden. Zo blijft Nederland uitstekend verbonden met de wereld. De ruimere baancapaciteit kan benut worden voor hoger aanvliegen, dus extra vermindering van geluidhinder. De leefomgeving verbetert ook door minder uitstoot van fijnstof. De uitstootvermindering bij CO2 wordt door de krimp veel effectiever, omdat het klimaatplan van de luchtvaartsector niet meer door groei teniet wordt gedaan.
Wel is voor de krimp een aanzienlijke belasting op vliegtickets en kerosine nodig. De ticketheffing moet een veelvoud bedragen van de € 7 toeslag per reis die de regering zich heeft voorgenomen. Dan valt ook het prijsverschil met de internationale trein weg. Zakelijke passagiers zijn voor prijsverhoging veel minder gevoelig dan particulieren.
Gewone lijnvluchten voor de zakelijke passagiers van KLM, Sky Team en andere netwerkmaatschappijen worden dus niet door de krimp geraakt. Toeristen van en naar ons land kunnen via dit netwerk blijven meereizen, omdat de vliegtuigen bij lange na niet door zakelijke passagiers gevuld worden. Nederlanders behouden dus de vrijheid om, tegen betaling van de echte kosten, te vliegen om toeristische of sociale redenen. Overstappers moeten dan nog steeds de vliegtuigen helemaal vol maken, al neemt hun aantal geleidelijk af met de groei van de thuismarkt.
De uitbreiding van het netwerk vergt een groei met gemiddeld 1500 vliegtuigbewegingen per jaar, zodat Schiphol zelfs in 2050 niet boven de 450.000 vliegtuigbewegingen zal uitkomen. Vergroting van de capaciteit is niet nodig. Er blijft ook voldoende ruimte voor Europese vakantievluchten met normale ticketprijzen. Daarom is opening van luchthaven Lelystad niet nodig. Ook dat scheelt onwenselijke toename van stikstofemissie in Nederland".

Tot zover de samenvatting van het rapport van WTL dat u ook nog rechtstreeks van WTL gaat ontvangen.

De Koepel van Amsterdamse Schipholgroepen (KAS) heeft een aantal onderzoekers gevraagd om een onderzoek in te stellen naar de vraag hoeveel van de huidige 500.000 vliegtuigbewegingen[7] van Schiphol werkelijk nationaal van belang zijn.
Hun belangrijkste conclusie is "*dat de betekenis van Schiphol voor de nationale economie en die van de regio Amsterdam geringer is dan van overheidswege wordt beweerd. De lusten (economie, werkgelegenheid) wegen niet op tegen de lasten (hinder, gevaar, aantasting gezondheid, ruimtegebruik, klimaat). Een vermindering van het aantal vliegtuigbewegingen naar 375.000 heeft nauwelijks invloed op de economische groei. Daarentegen schept het ruimte in de regio voor andere werkgelegenheid en voor noodzakelijke woningbouw".*
Tot deze bevindingen komen de onderzoekers in het rapport "Luchtvaart uit balans", dat op verzoek van de Koepel van Amsterdamse Schipholgroepen (KAS) is opgesteld (zie bijlage 3 voor een samenvatting). Het rapport wordt op 26 november 2019 gepresenteerd en toegelicht. Het rapport zal u zo spoedig mogelijk worden nagestuurd.

[7] Opgemerkt wordt dat dit aantal van 500.000 niet is vastgelegd in het luchthavenverkeerbesluit van Schiphol

Conclusies uit beide bovengenoemde rapporten

1. Het aantal vliegtuigbewegingen van en naar Schiphol kan volgens de Koepel van Amsterdamse Schipholgroepen zonder belangrijke negatieve effecten op de economie worden teruggebracht van 500.000 naar 375.000/jaar.
2. In het rapport van WTL wordt een aantal vliegtuigbewegingen van 400.000/jaar genoemd, maar in het rapport wordt wel aangetekend dat dit nog inclusief een aantal vakantievluchten is, die niet direct relevant zijn voor de economie.
3. Beide studies die onafhankelijk van elkaar tot stand zijn gekomen stemmen goed overeen.
4. Met betrekking tot het grote belang om voldoende depositieruimte voor woningbouw, landbouw en andere cruciale economische activiteiten te behouden zou een uitbreiding van Schiphol van 500.000 naar 540.000 vliegtuigbewegingen catastrofaal uitpakken.
5. Het aantal vliegtuigbewegingen kan zonder significante negatieve economische effecten worden teruggebracht van de huidige 500.000/jaar naar 375.000-400.000/jaar.

Het onafhankelijke onderzoeksbureau CE Delft kwam in juli 2019 ook al tot de conclusie dat rem op de groei van Schiphol de economie niet schaadt. Volgens de onderzoekers is voor de claim, dat meer vluchten naar Schiphol leidt tot meer werkgelegenheid en economische groei, geen bewijs. Er is zelfs geen reden om aan te nemen dat de Nederlandse economie schade zou oplopen van een matiging van de groei of een beperkte krimp van de luchtvaart. Ook zal een rem op de uitbreiding weinig effect hebben op het huidige brede aanbod aan bestemmingen op Schiphol. Zie de bijlagen.

Juridische aspecten

Samengevat is de situatie als volgt:

1. Geen van de vliegvelden Schiphol, Rotterdam-Den Haag, Eindhoven, Maastricht, Lelystad en Eelde beschikken over een geldige natuurvergunning met betrekking tot stikstof.
2. De meeste vliegvelden, waaronder Schiphol hadden vanaf 1994/1997 al over een natuurvergunning met betrekking tot stikstof moeten beschikken. De uitspraak van het Europese Hof van november 2018 bevestigt deze stelling.
3. Door MOB is om handhaving verzocht voor de zes bovengenoemde vliegvelden. Er zijn mogelijk meer vliegvelden zonder passende natuurvergunning, maar we hebben ons beperkt tot de zes bovengenoemde vliegvelden.
4. Uit schriftelijke reacties van het ministerie LNV (bevoegd gezag) op onze handhavingsverzoeken blijkt dat de zes vliegvelden inderdaad over een natuurvergunning met betrekking tot stikstof dienen te beschikken, maar dat deze niet verstrekt zijn.
5. Het ministerie van I&W, Schiphol en de andere vliegvelden zijn door LNV verzocht om een reactie te geven op onze handhavingsverzoeken. De deadline hiervoor is eind november 2019.
6. LNV heeft recent naar ons gecommuniceerd dat uiterlijk op 1 april 2020 een besluit zal worden genomen. Wij hebben LNV laten weten daar niet mee akkoord te gaan en dat we uiterlijk 6 januari 2020 een besluit van het ministerie verwachten.
7. Alle Nederlandse vliegvelden, die nog niet over een natuurvergunning met betrekking tot stikstof beschikken, zullen alsnog een natuurvergunning aan moeten vragen. De vliegvelden sluiten hierbij dus aan de bij de tienduizenden boerenbedrijven en industrieën die nog niet over een passende natuurvergunning beschikken.
8. De sectoren landbouw en industrie dienen te voldoen aan Europa brede eis tot toepassing van "Beste Beschikbare Technieken". Deze verplichting dient ook aan de luchtvaartsector te worden opgelegd.
9. Op grond van de Europese richtlijnen mogen de activiteiten die tot 1994/1997/2004[8] (zogenaamde peildata) al werden uitgevoerd als bestaand worden beschouwd. De activiteiten die na deze peildatum zijn toegevoegd zonder vergunning zijn als illegaal te beschouwen.

[8] Voor bijvoorbeeld Schiphol hebben we voorlopig als peiljaar 2004 aangehouden. Echter, waarschijnlijk kan juridisch hard worden gemaakt dat het peiljaar 1994/1997 zou moeten zijn. Dit zou grofweg een reductie tot respectievelijk 275.000/325.000 vliegtuigbewegingen inhouden.

10. De luchthavens kunnen zich dus maar voor een beperkt deel beroepen op vergunde rechten. Juridisch gezien is de vergunningsituatie van de luchthavens dus heel zwak en is krimp onvermijdelijk om de nu bestaande illegale situatie naar een rechtmatige situatie te herstellen.
11. De Minister van LNV is bevoegd om in het natuurbelang het aantal vliegbewegingen te beperken[9].

Slotconclusies

1. De luchtvaartsector draagt substantieel bij aan de stikstofproblematiek in termen van (1) gezondheidsschade, en (2) schade aan de natuur als gevolg van stikstofdepositie. De sector neemt hiermee onnodig veel emissieruimte in vergeleken met andere sectoren.
2. Ruw geraamd kunnen de vliegvelden en/of de luchtvaartsector voldoen aan de eis tot halvering van stikstofemissies door een combinatie van (1) vermindering van het aantal vliegtuigbewegingen, en (2) technieken om de NOx-emissies terug te brengen.
3. Tot nog toe lijkt er weinig of geen inspanning te zijn geweest om de NOx-emissies vanuit de luchtvaart te beperken. Dit geldt voor zowel de NOx-emissies op de grond alsook voor de NOx-emissies in de lucht.
4. Er wordt dus niet voldaan aan de Europese eis tot toepassing van Beste Beschikbare Technieken.
6. Voor Schiphol geldt dat een beperking van het aantal vliegtuigbewegingen van 500.000 naar 375.00/400.000 geen significant negatieve effecten zal gaan hebben op de nationale economie. Integendeel, een beperking van het aantal vliegtuigbewegingen van Schiphol van 500.000 naar 375.000/400.000 zal een substantieel positief effect hebben, voldoende om de bouw weer vlot te trekken. In de Randstad dient dus een keuze te worden gemaakt tussen (1) economisch gezien overbodige vluchten, en (2) voldoende ruimte om te bouwen, te wonen en te werken.
7. De Nederlandse vliegvelden beschikken maar over zeer beperkte vergunde emissies van stikstof. Alles wat na het peiljaar in activiteit is toegevoegd (inclusief de vliegtuigbewegingen) is als illegaal te beschouwen.
8. In ieder geval de vlieghavens Schiphol, Rotterdam-Den Haag, Eindhoven, Maastricht, Lelystad en Eelde zullen alsnog vergunningen moeten aanvragen in het kader van de Wet natuurbescherming. Zij zullen daarmee aan moeten sluiten bij tienduizenden boeren en een deel van de industrie.
9. Bij voldoende verhoging van de ticketheffing is opening van luchthaven Lelystad niet nodig.

Tot slot merken wij op dat we graag bereid zijn om het bovenstaande toe te lichten.

Hoogachtend,

Drs. Johan G. Vollenbroek

Bijlagen:

1. "Forse stikstofreductie op Schiphol zonder netwerkschade, kan dat?" van de Werkgroep Toekomst Luchtvaart
2. Persbericht met betrekking tot bovengenoemd rapport
3. Luchtvaart uit balans: Schiphol kan met een kwart minder vluchten meer betekenen voor Amsterdamse economie en woningmarkt
4. Artikel in Parool: "Amsterdam kan krimp Schiphol prima aan"/Parool/Herman Stil van 21 november 2019
5. Verzoek tot handhaving van de inrichting Luchthaven Schiphol met betrekking tot de Wet natuurbescherming, MOB, Nijmegen, 15 september 2019
6. Verzoek tot handhaving van luchthavens (1) Eindhoven Airport, (2) Rotterdam The Hague Airport, (3) Lelystad, (4) Maastricht Aachen Airport, en (5) Groningen Airport Eelde met betrekking tot de Wet natuurbescherming, MOB Nijmegen, 20 september 2019

[9] ABRvS 28 augustus 2019, ECLI:NL:RVS:2019:2913, r.o. 6.3