

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

2050

Vragen van de leden **Van Raan** en **Van Esch** (beiden PvdD) aan de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en de Minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport over *het bericht «Na jaar vertraging levert Schiphol onvolledige data over gifstoffen»* (ingezonden 12 januari 2022).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Staatssecretarissen van Infrastructuur en Waterstaat en van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (ontvangen 14 maart 2022). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2021–2022, nr. 1690.

Inleiding

Alvorens de afzonderlijke vragen te beantwoorden, is het goed om een overzicht te geven van de verschillende verantwoordelijkheden van bevoegde gezagen voor Schiphol en de taken die Schiphol binnen die kaders moet uitvoeren.

Alle activiteiten die met het vliegen te maken hebben, zoals baan- en routegebruik, start- en landingsprocedures en de geluidbelasting van de omgeving, zijn gereguleerd in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB). De Minister van Infrastructuur en Waterstaat is het bevoegd gezag voor het LVB.

Voor activiteiten op Schiphol die gevolgen kunnen hebben voor de natuur en waarop de Wet natuurbescherming van toepassing is, zijn de Minister voor Natuur en Stikstof en Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Holland het bevoegd gezag.

Diverse andere activiteiten op Schiphol die niet zijn verbonden aan de vluchtuitvoering, zoals proefdraaien van vliegtuigmotoren en de activiteiten van de brandweer, zijn gereguleerd in de milieuvergunning. Daarvoor zijn burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer het bevoegd gezag.

De Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (verder: de Omgevingsdienst NZKG) voert de taken van de gemeente op het gebied van vergunningverlening, het toezicht en de handhaving uit. Dat betekent dat de Omgevingsdienst NZKG voor andere activiteiten op Schiphol dan het taxiën en vliegen, vergunning verleent en erop toeziet dat alle partijen hun wettelijke verplichtingen nakomen.

Daarnaast zijn er op het luchthaventerrein enkele bedrijven actief die vallen onder het Besluit risico's zware ongevallen (BRZO), waarvoor Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Holland het bevoegd gezag zijn.

Volgens Schiphol vindt het merendeel (99,9%) van de uitstoot van zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) plaats tijdens de vluchtuitvoering. Deze uitstoot wordt op www.emissieregistratie.nl gepubliceerd. De overige 0,1% van de uitstoot van ZZS vindt plaats door de activiteiten die in de milieuvergunning zijn opgenomen, zoals brandweeroefeningen en proefdraaien van vliegtuigmotoren op een speciale proefdraaiplaats. De rapportage waarover de hiernavolgende Kamervragen gaan, heeft betrekking op de activiteiten uit de milieuvergunning, dus op 0,1% van de totale uitstoot van de luchthaven Schiphol. Dat zijn dus de activiteiten waarvoor de Omgevingsdienst NZKG vergunningverlening, toezicht en handhaving uitvoert. Vandaar dat voor de beantwoording van de vragen informatie is opgevraagd bij de betreffende omgevingsdienst.

Antwoorden op de Kamervragen

Vraag 1

Kent u het bericht «Na jaar vertraging levert Schiphol onvolledige data over gifstoffen»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Wat is uw reactie op het feit dat Schiphol medio december bijna een jaar te laat een rapport opleverde over de uitstoot van onder meer kankerverwekkende stoffen en dat nu blijkt dat de aangeleverde gegevens onvolledig zijn?

Antwoord 2

Uitgangspunt is dat een bedrijf rapporteert conform de daarvoor geldende regels in de wet- en regelgeving en vergunningen. Zoals in de inleiding van deze brief is aangegeven, heeft de rapportage waarnaar in vraag 1 wordt verwezen, betrekking op 0,1% van de totale uitstoot van ZZS door de luchthaven Schiphol. Desgevraagd heeft Schiphol aangegeven dat men in de veronderstelling was dat deze emissies niet afzonderlijk gerapporteerd hoeven te worden. Toen de Omgevingsdienst NZKG aan Schiphol mededeelde dat men wel over die uitstoot moet rapporteren, heeft Schiphol dat in 2021 alsnog opgepakt.

Vraag 3

Klopt het dat Schiphol tot drie keer toe om uitstel heeft gevraagd en dit werd toegekend door de verantwoordelijke Omgevingsdienst? Wat is uw reactie hierop?

Antwoord 3

Volgens de Omgevingsdienst NZKG heeft Schiphol twee keer uitstel gevraagd en gekregen.

Het is de verantwoordelijkheid van de Omgevingsdienst NZKG om een aanvraag voor uitstel te beoordelen en vervolgens een besluit over een aanvraag te nemen.

Vraag 4

Waarom heeft Schiphol tot drie keer toe uitstel gekregen?

Antwoord 4

Volgens de Omgevingsdienst NZKG heeft Schiphol twee keer uitstel gekregen vanwege de complexiteit en omvang van de inventarisatie.

Vraag 5

Zijn er bij u andere bedrijven bekend die in een vergelijkbare situatie meerdere malen om uitstel vragen en dit krijgen toegewezen?

¹ SchipholWatch, 6 januari 2022, Na jaar vertraging levert Schiphol onvolledige data over gifstoffen (<https://schipholwatch.nl/2022/01/06/na-jaar-vertraging-levert-schiphol-onvolledige-data-over-gifstoffen/>).

Antwoord 5

Voor meerdere bedrijven geldt dat 1 januari 2021 de eerste keer was dat ze aan deze informatieplicht moesten voldoen. Er zijn signalen dat dat soms leidt tot te laat of onvolledige informatie aanleveren. Hierover zijn geen exacte gegevens bekend. Het is telkens aan het bevoegde gezag om per geval te beoordelen hoe hiermee wordt omgegaan.

Vraag 6

Hoe lang krijgt Schiphol de tijd om de aanvullende gegevens over de giftige uitstoot aan te leveren?

Antwoord 6

De Omgevingsdienst NZKG heeft een brief aan Schiphol gestuurd met het verzoek om aanvullende gegevens aan te leveren. In de brief is opgenomen dat Schiphol hiervoor twee maanden de tijd krijgt.

Vraag 7

Welke consequenties voor Schiphol zijn er verbonden aan het te laat en onvolledig opleveren van het rapport over de uitstoot van onder meer kankerverwekkende stoffen?

Antwoord 7

De Omgevingsdienst NZKG heeft vooralsnog geen consequenties verbonden aan het later en onvolledig rapporteren. De dienst geeft aan dat Schiphol een redelijke termijn krijgt om aanvullingen aan te leveren en dat handhaving niet is uitgesloten als Schiphol in gebreke blijft.

Vraag 8

Klopt het dat het de verantwoordelijke Omgevingsdienst nog eens zes maanden kost om de rapportage te beoordelen, na ontvangst van de aanvullende informatie? Zo nee, waarom niet? Zo ja, is dit gangbaar?

Antwoord 8

De Omgevingsdienst heeft aangegeven de rapportage van Schiphol binnen zes maanden inhoudelijk te beoordelen. De gangbaarheid van een termijn is afhankelijk van de hoeveelheid en complexiteit van de te beoordelen informatie.

Vraag 9

Vindt u het acceptabel dat de Omgevingsdienst weigert te handhaven totdat de rapportage is beoordeeld? Ook als het resultaat hiervan is dat burgers tot die tijd niet worden beschermd tegen kankerverwekkende stoffen?

Antwoord 9

In het artikel waarnaar in vraag 1 wordt verwezen, worden hoeveelheden ZZS genoemd waarop volgens de opsteller van het artikel het niet handhaven door de Omgevingsdienst NZKG betrekking heeft. Dat zijn echter de hoeveelheden die door het vliegverkeer worden uitgestoten, die overeenkomen met 99,9% van de totale uitstoot aan ZZS door de luchthaven Schiphol. Daarbij heeft de Omgevingsdienst NZKG juist geen betrokkenheid. Zoals in de inleiding van deze brief is aangegeven, hebben de uitvoerende taken van de Omgevingsdienst NZKG betrekking op de overige 0,1% van de uitstoot aan ZZS. Gelet daarop is het acceptabel dat de Omgevingsdienst NZKG nu niet handhaaft, ook al omdat een deel van de activiteiten die verantwoordelijk zijn voor de 0,1% uitstoot essentieel zijn voor de veiligheid van de luchthaven.

Vraag 10

Wat gaat u doen om ondertussen de burgers wel te beschermen tegen deze gifstoffen?

Antwoord 10

In de Luchtvaartnota staan vier publieke belangen centraal die een rol spelen bij luchtvaart. Het afwegingsmechanisme tussen die belangen zal door het huidige kabinet verder worden uitgewerkt en geconcretiseerd.

Doel voor het publieke belang «gezonde en aantrekkelijke leefomgeving» is een daadwerkelijke afname van de negatieve gezondheidseffecten door geluidbelasting en de uitstoot van schadelijke stoffen. Ik wil hiermee aansluiten bij het Europese doel van «zero pollution».

De doelstelling van de Luchtvaartnota gaat over de uitstoot van alle schadelijke stoffen door de luchtvaart. Dat betreft in ieder geval stikstof en ultrafijn stof, maar ook andere chemische stoffen, zoals de Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS). Ik snap dat omwonenden zich hier zorgen over maken. Niet voor niks gaat het om stoffen die de benaming «zeer zorgwekkend» hebben gekregen. Daarom zal ik nog in de eerste helft van dit jaar bezien of de uitstoot van ZZS door de luchtvaart, de omgeving van luchthavens dusdanig negatief beïnvloedt, dat die uitstoot moet verminderen. Uitgangspunt hierbij is dat luchtvaart niet anders zal worden behandeld dan andere activiteiten.

Dit besluit zal ik nemen in de bredere context van uitstoot van ZZS in Nederland. Daarbij moet ik, zonder enige afbreuk te doen aan zorgen die begrijpelijkerwijs leven, meewegen dat de hoeveelheden ZZS die worden uitgestoten door vliegverkeer van en naar Schiphol gering zijn ten opzichte van de totale ZZS-uitstoot in Nederland. Ter illustratie het kankerverwekkende benzeen: bijna de helft van de Nederlandse uitstoot aan benzeen vindt plaats binnen de sector wegverkeer, terwijl het vliegverkeer van Schiphol verantwoordelijk is voor 0,3% van die totale uitstoot.

Juridisch is het belangrijk om te vermelden dat luchtkwaliteit is geregeld in de implementatie van de Europese Richtlijn Industriële Emissies en dat het Nederlandse ZZS-emissiebeleid van «inrichtingen» is geregeld in het Activiteitenbesluit Milieubeheer. Een inrichting is een bedrijf of iets wat de omvang van een bedrijf heeft, waarvan de activiteit op één plek en niet op meerdere plekken wordt uitgevoerd en waarvan de activiteit ten minste zes maanden duurt of regelmatig terugkeert op dezelfde plek. Dat betekent dat een vliegtuig niet onder het Activiteitenbesluit valt, net zomin als een auto of een schip. Maar onder het Activiteitenbesluit vallen wél bedrijven die zich bezighouden met bijvoorbeeld het tanken van auto's (tankstations) en vliegtuigen (het bedrijf Aircraft Fuel Supply op Schiphol, voor opslag van vliegtuigbrandstof en het betanken en defuelen van vliegtuigen).

Daarnaast zijn er (internationale) normen voor de samenstelling van brandstof en de emissies van motoren. Ook de ontwikkeling van alternatieve brandstoffen en schonere motoren zorgen ervoor dat schadelijke emissies van vliegtuigen zullen verminderen.