

Aan minister-president H.W.M. Schoof en de ministeriële commissie Economie & Natuurherstel  
Ministerie van Algemene Zaken  
Binnenhof 19  
2513 AA Den Haag

Betreft: Luchtvaart en de ministeriële commissie Economie & Natuurherstel

Dalfsen, 27 februari 2025.

Geachte voorzitter en leden van de ministeriële commissie Economie & Natuurherstel.

Namens SATL (Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen) vraag ik uw aandacht voor het volgende.

De uitspraak van de Raad van State van 18-12-2024 over intern salderen met ongebruikte stikstofruimte en die van de rechtbank Den Haag van 21-01-2025 inzake de civiele bodemprocedure van Greenpeace tegen de Nederlandse Staat hebben duidelijk gemaakt dat in het stikstofdossier de tijd van pappen en nathouden en geitenpaadjes nu echt voorbij is. Alleen een voortvarend en structureel terugdringen van de stikstofemissies en -deposities en een serieus herstel van de schade die door alle emissies en deposities al is aangericht kunnen nog soelaas bieden.

Bovendien is een aanpak nodig die zich om materiële, morele, politiek-bestuurlijke en sociaal-medische redenen niet beperkt tot één of enkele sectoren, maar zich richt op alle segmenten van de economie. In dit opzicht heeft landbouwminister F.M. Wiersma gelijk met haar pleidooi om niet alleen naar de boeren te kijken, maar in te zetten op een 'brede aanpak' en 'een structurele oplossing voor deze steeds complexere crisis'. 'Na de recente uitspraak van de Raad van State over intern salderen zijn aanvullende stappen nodig, juist ook in sectoren zoals industrie en luchtvaart,' aldus minister Wiersma.<sup>1</sup>

Het stikstofvraagstuk is, kortom, een nationaal vraagstuk, dat zowel qua inhoud als qua draagvlak om nationale oplossingen vraagt. In dit licht bezien, juicht SATL de instelling van de bijna kabinet-brede en door minister-president H.W.M. Schoof persoonlijk voorgezeten ministeriële commissie Economie & Natuurherstel toe.

Wel heeft SATL vragen bij de vier 'sporen' die de commissie blijkens de Kamerbrief van 24-01-2025 zal volgen.<sup>2</sup> Waar enerzijds spoor 2 ('een programma van maatregelen gericht op geborgde daling van stikstofemissie en geborgd natuurherstel- en verbetering') aanstuurt op het daadwerkelijk aanpakken van de kern van de problematiek: de emissie en depositie, sturen anderzijds de sporen 1 en 4 immers juist toch weer aan op een niet of minder daadkrachtige aanpak ervan: verkennen en eventueel verruimen van de juridische mogelijkheden in Nederland en bij de EU. Dit schuurt. Bovendien ontbreekt in de taakomschrijving het element waar minister Wiersma op doelt: het handvat om alle sectoren, waaronder de luchtvaart, bij het verminderen van de emissies en deposities te betrekken,

---

<sup>1</sup> <https://boerburgerbeweging.nl/fractienieuws/minister-wiersma-en-kernteam-schoof-werken-aan-brede-stikstofaanpak/> (geraadpleegd: 24-02-2025).

<sup>2</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2025/01/24/kamerbrief-instellen-ministeriele-commissie-economie-en-natuurherstel> (geraadpleegd: 24-02-2025).

Dit laatste aspect is de reden waarom SATL zich tot u richt. SATL wil aandacht vragen voor de feitelijke omvang van de stikstofuitstoot door het vliegverkeer in Nederland en voorkomen dat de sector luchtvaart in de ministeriële commissie niet of onvoldoende in beeld komt c.q. buiten schot blijft. De luchtvaart is een van de grootste bronnen van NO<sub>x</sub>. Daar niets aan doen, betekent dweilen met de kraan open.

In het dossier Lelystad Airport heeft SATL eerder al aangetoond dat stikstof en luchtvaart een onderbelicht probleem is, door discutabele omgang met invoergegevens en rekenmodellen. Met foutieve berekeningen, struisvogeloplossingen, buiten beschouwing laten van uitstoot boven bepaalde hoogtes en argumenten als 'het slaat buiten onze landsgrenzen neer' is niets en niemand meer gebaat. De stikstofemissies moeten simpelweg drastisch omlaag.

Dat kan door het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol substantieel omlaag te brengen. Uiteraard moet de milieuwinst die aldus wordt geboekt weer niet teniet worden gedaan door Lelystad Airport te openen. In tegenstelling tot wat de luchtvaartlobby wil doen geloven, is het maken van keuzes in de hub-functie van Schiphol en het niet openen van Lelystad Airport macro-economisch positief voor Nederland. Het draagt bovendien bij aan de vermindering van geluidoverlast, de verbetering van het fysieke en geestelijke welzijn van talloze Nederlanders en de aanpak van de klimaatproblematiek.

Een korte toelichting.

### Luchtvaart grote uitstoter

De luchtvaart was en is nog steeds voor Nederland een belangrijke economische activiteit. De sector heeft met KLM en Schiphol zeker een wezenlijke bijdrage geleverd aan de Nederlandse economie en de welvaart in ons land. Gaandeweg is het echter ook duidelijk geworden, dat deze bijdrage een prijs heeft. De sector is zodanig gegroeid dat de nadelige gevolgen merkbaar worden. Zo is de geluidoverlast rondom Schiphol een breed erkend probleem en de reden om te werken aan geluidvermindering. Een ander belangrijk gevolg is dat de uitstoot van CO<sub>2</sub> door de Nederlandse luchtvaart in 2023 meer dan 10 miljard ton bedraagt. Ze staat daardoor op de tweede plaats als bron van koolstofdioxide in ons land.

Maar ook op het gebied van de stikstofoxiden is de luchtvaart een belangrijke factor: met 47,5 miljoen kg stikstofoxiden in 2023 droeg zij voor bijna 14% bij aan de totale stikstofoxide-uitstoot door de Nederlandse economie.<sup>3</sup> Bij deze emissies komt de luchtvaart eveneens op de tweede plaats in ons land. En de buitenlandse vliegmaatschappijen zijn hier nota bene nog niet eens meegerekend. Belangrijk is ook dat jaarlijks de uitstoot toeneemt; vanaf 1995 is de totale NO<sub>x</sub>-uitstoot door Nederlandse luchtvaartmaatschappijen verdubbeld. De toepassing van nieuwe, stillere motoren in de luchtvaart leiden tot nu toe ook niet tot minder uitstoot van vervuilende stoffen zoals NO<sub>x</sub> en CO<sub>2</sub>.

Top100	BEDRIJF	EMISSIE (KG)	GEMEENTE	SECTOR
1	Tata Steel IJmuiden BV	6034424,89	Velsen	Industrie
2	Vliegveld Luchthaven Schiphol	3634504,67	Haarlemmermeer	Industrie
3	Dow Benelux BV (Hoek)	2138445,27	Terneuzen	Industrie
4	Chemelot Site Permit BV	2123026,00	Sittard-Geleen	Industrie
5	Shell Nederland Raffinaderij BV	1995854,00	Rotterdam	Industrie
6	RWE Eemshaven Holding BV	1383382,00	Het Hogeland	Industrie
7	BP Rotterdam Refinery	1286471,00	Rotterdam	Industrie
8	Shell Nederland Chemie BV (Moerdijk)	1064551,07	Moerdijk	Industrie
9	Esso Nederland BV (Raffinaderij Rotterdam)	1052811,00	Rotterdam	Industrie
10	Rijnmond Energie	810308,00	Rotterdam	Industrie

De tien grootste uitstoters uit de in april 2022 door minister C. van der Wal aan de Kamer verstrekte 'Top 100 van stikstofoxiden-bronnen (NO<sub>x</sub> en NO<sub>2</sub>)'.<sup>4</sup>

<sup>3</sup> <https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/verkeer-en-vervoer/uitstoot-en-brandstofafzet/uitstoot-luchtvaart>

<sup>4</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2022/04/05/22143530bijlage1-top100-van-stikstofoxiden-bronnen-nox-als-no2>. Vgl. <https://nos.nl/artikel/2423989-top-100-van-stikstof-en-ammoniakuitstoters-gepresenteerd> (beide geraadpleegd: 24-02-2025).

Een deel van de depositie van stikstofoxiden is afkomstig uit het buitenland (import). Uit recente studies van het RIVM blijkt echter dat Nederland een groot exporteur is van stikstofoxiden: voor stikstof in de vorm van NO<sub>x</sub> is de export ongeveer vijfmaal zo groot als de import.<sup>5</sup> Voor stikstof afkomstig uit mest is deze factor circa vier. Vroeg of laat zal dit zich tegen Nederland keren.

In dit verband is het relevant om te constateren dat bij de uitstoot van stikstof door de luchtvaart alleen gerekend wordt met de emissies tot een hoogte van 915 meter. Daarmee blijft ten onrechte een groot deel van de emissies door de Nederlandse luchtvaart buiten beeld. Nederland rapporteert deze emissies boven 915 meter ook nog steeds niet aan de EU, wat in strijd is met de EU-afspraken hierover. Uit een studie van de TU Delft blijkt dat daardoor circa 90 procent van de stikstofemissie door de luchtvaart buiten beeld blijft.<sup>6</sup> Volgens het CBS gaat het zelfs om 94%.<sup>7</sup> Maar zoals een bekend gezegde luidt: 'what goes up, comes down'. Dit is ook van toepassing op de luchtvaart: wat op grotere hoogte wordt uitgestoten komt uiteindelijk óók op de grond terecht. En door het buiten beschouwing laten van deze omvangrijk NO<sub>x</sub>-uitstoot boven 915 m blijft ook onderbelicht hoe groot het aandeel van de luchtvaart in de totale depositie is. Met als gevolg dat haar aandeel ten onrechte grotendeels aan andere sectoren wordt toegeschreven.

### Openen Lelystad Airport zal leiden tot toename NO<sub>x</sub>-uitstoot

Door de voorstanders van het openen van Lelystad Airport voor vakantieverkeer wordt naar voren gebracht, dat dit vliegveld vluchten van Schiphol gaat overnemen. De praktijk zal echter zijn, dat luchtvaartmaatschappijen hun slots op Schiphol niet opgeven en daartoe ook niet kunnen worden gedwongen, terwijl zij tegelijkertijd op grond van Europese regels slots op Lelystad kunnen claimen. De CEO van Schiphol, P. van Oord, heeft dit inmiddels toegegeven.<sup>8</sup>

Gevolg is, dat Lelystad Airport autonoom gaat groeien. Maar de Tweede Kamer heeft de afgelopen jaren meerdere moties aangenomen met als boodschap: op Lelystad Airport mag beslist geen autonome groei plaatsvinden. Als Lelystad Airport desondanks voor groothandelsverkeer wordt geopend, zal dat hoe dan ook zorgen voor een verdere groei van de NO<sub>x</sub>-uitstoot door de luchtvaart in Nederland. Dit staat haaks op de verduurzamingsopgave waar ook deze sector voor staat. Dit zal de broodnodige economische ontwikkeling van sectoren buiten de luchtvaart, zoals landbouw, woningbouw, energievoorziening vertragen en belemmeren. Ook met het oog op de klimaatopgaven (CO<sub>2</sub>-reductie) is het onverstandig om Lelystad Airport te openen. Ten overvloede kan gewezen worden op de op 30-01-2024 aangenomen motie-Teunissen c.s., waarin wordt gesteld 'dat het openen van Lelystad Airport onwenselijk is voor het klimaat, de volksgezondheid en vanwege de schaarse stikstofruimte'.<sup>9</sup>

### Krimp luchtvaart nodig en mogelijk

Vermindering van de uitstoot van NO<sub>x</sub> en andere voor mens, dier, milieu en klimaat schadelijke stoffen veronderstelt verkleining van de omvang van de luchtvaart. Dat stuit op verzet van mensen, die betogen dat groei van de luchtvaart onmisbaar is voor de Nederlandse economie. Die stelling is echter achterhaald. Uit diverse onderzoeken, uitgevoerd door onderzoeksbureau Bus & Manshanden, CE Delft e.a., blijkt dat het punt waarop de baten van de luchtvaart economisch en maatschappelijk positief bijdragen allang gepasseerd is.<sup>10</sup> Een verdere groei levert netto alleen maar kosten op. Krimp is aan de orde. Het recentelijk gepubliceerde *ESB*-artikel 'Vestigingsklimaat vereist veel minder vliegbewegingen dan ministerie stelt', komt tot dezelfde conclusie.<sup>11</sup>

<sup>5</sup> Zie onder meer *Factsheet emissies en depositie van stikstof in Nederland* (Den Haag, oktober 2019; TNO).

[https://parlementenwetenschap.nl/wp-content/uploads/2021/02/2019\\_Wetenschappelijke\\_factsheet\\_TNO\\_Stikstofproblematiek.pdf](https://parlementenwetenschap.nl/wp-content/uploads/2021/02/2019_Wetenschappelijke_factsheet_TNO_Stikstofproblematiek.pdf) (geraadpleegd: 24-02-2025).

<sup>6</sup> L.M. van Loo, *Quantifying the impact of aviation emissions on global nitrogen deposition* (Delft 2021; TU Delft). <https://repository.tudelft.nl/record/uuid:bb8aef34-3fbf-4eab-b1bb-fb8f76259f9f> (geraadpleegd: 24-02-2025)

<sup>7</sup> CBS: 'Hoeveel uitstoot veroorzaakt de Nederlandse luchtvaart?' <https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/verkeer-en-vervoer/uitstoot-en-brandstofverbruik/uitstoot-luchtvaart> (geraadpleegd: 24-02-2025).

<sup>8</sup> *De Volkskrant*, 14-02-2025.

<sup>9</sup> <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/moties/detail?id=2024Z01401&did=2024D03175>.

<sup>10</sup> L. Bus en W. Manshanden, *Second opinion verkennende MKBA beleidsalternatieven luchtvaart* (Rotterdam 2019). Te downloaden op <https://satl-lelystad.nl/wp-content/uploads/2019/06/LB-WM-20190625-rapport-SO-MKBA-Luchtvaart-2018-incl-bijlage.pdf>. M. Blom e.a., *MKBA Groei en krimp Schiphol. Analyse van groei en krimp voor welvaart van Nederland en Schipholregio* (Delft juni 2021/februari 2022; CE Delft). Te downloaden op [https://ce.nl/wp-content/uploads/2021/06/CE\\_Delft\\_210158\\_MKBA\\_groei\\_en\\_krimp\\_Schiphol\\_Gerectificeerd.pdf](https://ce.nl/wp-content/uploads/2021/06/CE_Delft_210158_MKBA_groei_en_krimp_Schiphol_Gerectificeerd.pdf)

<sup>11</sup> H. Buurma en W. Manshanden, 'Vestigingsklimaat vereist veel minder vliegbewegingen'. *ESB*, 04-02-2025.

De bereikbaarheid van Nederland gaat niet lijden onder verantwoorde krimp. Uit de vijfde rapportage van de staatsagent J. Kremers alleen al blijkt bijvoorbeeld dat er 150.000 doublures zijn in vluchten waarbij, naast KLM, ook andere vliegmaatschappijen vanaf Schiphol op dezelfde bestemmingen vliegen.

Krimp zal ongetwijfeld banen kosten in de luchtvaartsector. Daar moet niet luchtig over worden gedaan. Maar in de huidige arbeidsmarkt zal dit probleem zich snel oplossen.

Samenvattend bepleit SATL:

- Betrek de luchtvaart als belangrijke bron van NO<sub>x</sub> bij uw afwegingen en plannen om te komen tot blijvende vermindering van de stikstofemissies en -deposities en het herstel van de door stikstof aangerichte schade.
- Schep sowieso geen nieuwe, permanente bron van NO<sub>x</sub>-emissies en andere voor mens, milieu, klimaat en economie schadelijke stoffen door Lelystad Airport te openen voor groot handelsverkeer.
- Maak werk van de vermindering van het aantal vliegbewegingen op met name Schiphol naar voor de Nederlands economie daadwerkelijk noodzakelijke omvang.

Namens SATL wens ik u veel wijsheid toe.

Met vriendelijke groet,

dr. ir. Leon Adegeest (voorzitter)

b/a S.Hofstra

- ook per e-mail
- cc Leden Eerste en Tweede Kamer

---

## Over SATL

SATL (Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen) bundelt sinds 2017 de krachten van inmiddels 26 burgergroepen uit 6 provincies: Drenthe, Flevoland, Fryslân, Gelderland, Noord-Holland en Overijssel. De groepen komen voort uit ongerustheid over de gevolgen van plannen om vanaf vliegveld Lelystad over lange afstanden te gaan laagvliegen boven grote delen van Nederland. Zij zijn niet op voorhand gekant tegen burgerluchtvaart als zodanig, maar wel alert en kritisch ten aanzien van nodeloos veel en onnodig schadelijk vliegen.

SATL laat zich voorstaan op:

- een sterk besef van verantwoordelijkheid voor het behoud, c.q. herstel of verbetering van woongenot, welzijn, volksgezondheid, natuur, klimaat en duurzame economie – hier en nu en voor toekomstige generaties wereldwijd;
- een grote gehechtheid aan een goed functionerende rechtsstaat en een transparant politiek-bestuurlijk systeem dat het algemeen belang daadwerkelijk vooropstelt;
- partijpolitieke ongebondenheid.

Missionstatement SATL: <https://satl-lelystad.nl/verklaring/>

SATL  
Om de Landskroon 3  
7722 VG Dalfsen  
[info@satl-lelystad.nl](mailto:info@satl-lelystad.nl)