



Lees voordat u dit formulier invult, aandachtig alles over *Een klacht indienen bij de Europese Commissie*: https://ec.europa.eu/assets/sg/report-a-breach/complaints_nl/
Alle velden met een * zijn verplicht. Wees zo kort en duidelijk mogelijk. Gebruik eventueel een extra blad.

De Commissie kan e-mails ontvangen van een "gecertificeerde e-maildienst" (bv..... @pec.it), maar om technische redenen kunnen we geen antwoorden naar een gecertificeerd e-mailadres sturen. Daarom moet u op het klachtenformulier een standaard-e-mailadres en/of postadres opgeven, zodat wij u kunnen antwoorden.

1. Identiteit en contactgegevens

	Klager*	Uw vertegenwoordiger (indien van toepassing):
Aanspreekvorm Dhr./Mevr.		
Voornaam*		
Achternaam*		
Organisatie	SATL (Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen)	
Adres*		
Plaats*		
Postcode*		
Land*		
Telefoon		
E-mail		
Taal*		
Moeten we de correspondentie naar u sturen, of naar uw vertegenwoordiger?*	X	<input type="checkbox"/>

2. Hoe is het EU-recht geschonden?*

	Instantie/orgaan waarop klacht betrekking heeft
Naam*	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Adres	Rijnstraat 8
Plaats	Den Haag
Postcode	2515 XP
EU-land*	Nederland
Telefoon	+3170 456 00 00
Mobiel	
E-mail	

2.1 Welke nationale maatregelen zijn volgens u in strijd met het EU-recht, en waarom?*

Deze klacht betreft een gebrekkige implementatie en uitvoering van de NEC Richtlijn 2016/2284. Volgens de Richtlijn heeft NL de plicht luchtvaartemissies van de cruise fase te inventariseren en rapporteren. NL doet dit niet.

Ondanks herhaaldelijk op deze rapportageplicht gewezen te zijn (met name nadat in mei 2019 de PAS-regeling is gesneuveld bij de Raad van State), blijft het voor luchtvaart verantwoordelijke ministerie van Infrastructuur en Waterstaat deze plicht ontkennen.

Tevens blijkt dat in de nationale bepalingen geen sancties zijn geïmplementeerd, zoals bedoeld in Artikel 18 van NECD 2016/2284/EU (“De sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn”). Zie <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stb-2017-422.html>.

2.2 Om welke EU-regels gaat het?

NEC-richtlijn 2016/2284 en het bijbehorende EMEP/EEA Emissions Inventory Guidebook Annex 1.A.3.1 Aviation.

2.3 Omschrijf het probleem, geef de nodige feiten en vertel waarom u een klacht indient* (max. 7000 tekens)

In NL hebben veel vliegvelden geen natuurvergunning. Nadat duidelijk is geworden dat ook vliegvelden een natuurvergunning nodig hebben, heeft in maart 2020 de Schiphol Group natuurvergunningen aangevraagd voor o.a. de vliegvelden Schiphol en Lelystad Airport. In de aanvragen worden de effecten, waaronder stikstofdepositie, berekend op basis van emissies tot 3.000 voet (de LTO-fase). Het aandeel emissies boven de 3.000 voet wordt niet inzichtelijk gemaakt, waardoor de te verwachten effecten op de natuur niet kunnen worden bepaald.

Via zienswijzen op de natuurvergunning en vragen van parlementariërs in zowel de Eerste als Tweede Kamer is er herhaaldelijk verzocht om de emissies van de luchtvaart boven de 3.000 voet (de cruise-fase) ook in beeld te brengen. Immers, pas daarna kunnen mogelijke negatieve effecten op de natuur worden ingecalculeerd c.q. uitgesloten.

Op 15 oktober 2019 stuurt de minister van IenW een brief naar de Tweede Kamer, met daarin de Toezeggingen naar aanleiding van AO Luchtvaart 11 september 2019. (https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2019D41106&did=2019D41106). Kort samengevat schrijft de minister dat ze voldoet aan de NEC Richtlijn (EU) 2016/2284, ondanks het niet rapporteren van emissies boven 3.000 voet. Het gaat specifiek om de categorieën 1A3ai(ii) International aviation cruise (civil) en 1A3aai(ii) Domestic aviation cruise (civil) die door NL niet worden gerapporteerd.

Het standpunt van SATL (Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen) is dat de minister juist handelt in strijd met de NEC Richtlijn, o.a. met Artikel 10 Rapportering door de lidstaten. Op 16 oktober 2019 stuurt SATL hierover een brief aan het door het door de regering ingestelde Stikstofadviescollege. De voor luchtvaart verantwoordelijke minister verandert echter niet van standpunt. Ook navraag bij de coördinator van de emissie-rapportage van NL aan de EC, het RIVM, schept geen duidelijkheid. Vast staat dat NL als een van de weinige EU-landen deze emissies nog steeds niet rapporteert.

SATL heeft nader onderzoek gepleegd en vragen gesteld aan Team ENV NECD, DG.Env C.3 – Clean Air. Uit de beantwoording blijkt dat in het kader van de NEC-Richtlijn (EU) 2016/2284, lidstaten weldegelijk verplicht zijn de emissies voor luchtvaart van de cruise-fase in beeld te brengen. Er worden zelfs methodes aangereikt hoe dit te doen (EMEP/EEA Emissions Inventory Guidebook Annex 1.A.3.1 Aviation).

De verantwoordelijke Nederlandse autoriteiten moeten hier al jarenlang van op de hoogte zijn. Dit blijkt onder meer uit de met de lidstaten jaarlijks overeengekomen Scope of NEC Inventory Review. Zo blijkt uit de rapportage van 2018 dat “aviation cruise” toen al in de scope van de NEC review zat (<https://circabc.europa.eu/ui/group/cd69a4b9-1a68-4d6c-9c48-77c0399f225d/library/555ecc4d-29d0-40b9-800a-ffe152eda9f4/details>). Deze rapportage stamt al van voor bovengenoemde brief van 15

oktober 2019, waarin de minister schrijft dat NL voldoet aan de NEC-richtlijn, ondanks het niet rapporteren van emissies boven de 3.000 voet. Een tweede bewijs waaruit blijkt dat NL wel degelijk weet dat de luchtvaart-emissies van de cruise-fase onderdeel uitmaken van de te rapporteren emissies zijn de review guidelines voor 2022, welke op 4 maart 2022 definitief zijn gecommuniceerd naar de lidstaten. Daarin staat expliciet gespecificeerd dat “aviation – cruise” onderdeel is van de review (“shall be included”) en wel volgens de methodes beschreven in het EMEP/EEA Emissions Inventory Guidebook. Maar ondanks deze heldere recente review guidelines weigert NL nog steeds de emissies in beeld te brengen. Informatie die de regering en de verantwoordelijke instantie (in NL is dat het RIVM) hierover verstrekken, klopt niet.

Op 10 februari 2023 ontvangt SATL van Team ENV NECD een nadere toelichting op de historie van de rapportageverplichting. Deze verplichting volgt uit de Convention on Long-range Transboundary Air Pollution (<https://unece.org/environment-policy/air>) en het [Gothenburg Protocol](#) . Tevens blijkt dat al sinds de NEC richtlijn (2001/81/EC) methodieken voor de bepaling van de emissies zijn gegeven in het EMEP/CORINAIR guidebook, zoals specifiek voor de luchtvaart: <https://www.eea.europa.eu/publications/EMEP-CORINAIR3/B851vs2.4.pdf> . Overigens had SATL dat ook al betoogd in haar brief aan het Stikstofadviescollege van 16 oktober 2019, zonder succes. Door het niet rapporteren van de “aviation-cruise” emissies voldoet NL inmiddels al ruim twee decennia lang niet aan haar rapportageverplichtingen.

En nog steeds heeft NL de emissies van de luchtvaart van de cruise-fase niet in beeld gebracht en gerapporteerd. Een punt van aandacht hierbij is Artikel 18 van de NEC Richtlijn:

"Artikel 18 Sancties

De lidstaten stellen de voorschriften vast ten aanzien van de sancties die van toepassing zijn op overtredingen van nationale bepalingen die zijn vastgesteld op grond van deze richtlijn en nemen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat deze sancties worden uitgevoerd. De sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn.”

In de Nederlandse bepalingen is artikel 18 over Sancties “Niet geïmplementeerd”. Als toelichting wordt volstaan met de opmerking: “Voor het zover nationaal programma uitvoeringsbepalingen bevat zal de sanctionering via de geldende regelgeving en vergunningverlening verlopen”.

(Zie: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stb-2017-422.html>) .

Omdat NL de emissies boven de 3.000 voet niet rapporteert, valt nu niet te zeggen hoeveel emissies op deze manier buiten beeld blijven. Hiermee schendt NL Artikel 14 uit de Richtlijn: “Toegang tot informatie”. Uit een analyse van de door andere lidstaten gerapporteerde cijfers blijkt echter dat de totale hoeveelheid emissies tijdens de cruise-fase in alle gevallen (veel) groter is dan tijdens de LTO-fase. Uit de door de andere lidstaten gerapporteerde emissiecijfers volgt dat de gemiddelde verhouding “emissies LTO” versus “emissies cruise” ruwweg 1 : 8 is. Wanneer voor NL dezelfde verhouding geldt, dan zouden de cruise-emissies voor NL ongeveer 27,500 ton NOx bedragen, wat overeenkomt met zo’n 11% van het landstotaal aan NOx-uitstoot. Een enorme hoeveelheid emissies dus, die a) al jarenlang gerapporteerd had moeten worden in het kader van de NEC-Richtlijn (EU) 2016/2284 en b) naar verwachting een significant effect heeft op de natuur. Zo blijkt uit een TU-Delft studie (2021) dat door emissies boven de 3.000 voet niet mee te nemen 70% tot wel 93% van de stikstofdepositie tgv luchtvaart buiten beeld blijft (<https://repository.tudelft.nl/islandora/object/uuid:bb8aef34-3fbf-4eab-b1bb-fb8f76259f9f?collection=education>) .

De huidige stikstofproblematiek in NL leidt tot grote maatschappelijke discussie. Momenteel zijn alle pijlen gericht zijn op reductie van NH3, terwijl een groot deel van de NOx-emissies volledig buiten beeld wordt gehouden. Dit vertroebelde beeld zou mogelijk kunnen leiden tot een onterechte vergunningverlening doordat lang niet alle mogelijke negatieve effecten van de luchtvaart op de natuur in kaart zijn gebracht.

Wij vragen u NL erop aan te spreken dat de emissie-rapportages incompleet zijn, en dat “aviation-cruise” moet worden geïncludeerd.

Ook vragen wij u NL erop aan te spreken dat in de Nederlandse wet- en regelgeving geen “doeltreffende, evenredige en afschrikkende” sancties zijn vastgelegd, en dit met terugwerkende kracht alsnog te doen.

Daarnaast vragen wij u NL op te dragen om met terugwerkende kracht alsnog de emissies van de cruise-fase in beeld te brengen vanaf het eerste jaar dat deze verplichting bestond.

2.4 Ontvangt het betrokken land nu (of eventueel in de toekomst) EU-geld voor de kwestie waarop uw klacht betrekking heeft?

Ja (licht hieronder toe) Nee Weet ik niet

2.5 Heeft uw klacht betrekking heeft op het EU-Handvest van de grondrechten?

De Commissie kan een zaak alleen onderzoeken als het gaat om de toepassing van EU-wetgeving door een lidstaat.

Ja (licht hieronder toe) Nee Weet ik niet

3. Eerdere stappen om het probleem op te lossen*

Hebt u al maatregelen genomen in het betrokken land om dit probleem op te lossen?*

Zo ja, om wat voor stappen ging het? Administratieve stappen Juridische stappen

3.1 Geef een korte beschrijving van: (a) de betrokken instantie/autoriteit/rechtbank en het uiteindelijke resultaat; (b) andere stappen waarvan u op de hoogte bent.

SATL ziet geen mogelijkheden om de kwestie bij de Nederlandse rechter aan te kaarten. Het door de Nederlandse rechter gehanteerde relativiteitsbeginsel staat daar hoogstwaarschijnlijk aan in de weg omdat het gaat om een verplichting van Nederland jegens de EC.

Wel heeft SATL onderstaande stappen ondernomen:

- 1) 16 oktober SATL 2019 heeft SATL een brief gestuurd aan het Stikstofadviescollege. In die brief wordt onderbouwd dat NL op meerdere punten niet voldoet aan de NEC-Richtlijn. Dit heeft niet geleid tot een ander standpunt van de minister.
- 2) SATL heeft vervolgens in december 2019 het Stikstofadviescollege nader op de hoogte gebracht van haar bevindingen t.a.v. de gebrekkige NEC-rapportage. Tijdens de bijeenkomst werd deze verplichting ontkend door een toehorend ambtenaar van het ministerie van IenW.
- 3) SATL heeft in december 2019 per email vragen gesteld aan Team ENV NECD van de EC. De beantwoording door Team ENV NECD bevestigt SATL's standpunt, i.e. NL voldoet niet aan haar rapportageverplichtingen. SATL heeft deze antwoorden doorgespeeld aan het Stikstofadviescollege, maar ook dat heeft niet geleid tot een ander standpunt van de minister.
- 4) In januari 2023 heeft SATL opnieuw een emailwisseling met Team ENV NECD. Hieruit blijkt dat NL nog steeds niet de emissies van luchtvaart cruise rapporteert. Wel wordt duidelijk dat de ontbrekende emissies al meerder jaren expliciet staan vermeld in de Scope of Review.
- 5) 25 januari 2023 had SATL een onderhoud met minister Harbers van IenW. SATL heeft ter illustratie de Scope of Review 2022 aan de minister overlegd. De verplichting tot rapportage wordt niet erkend, Het blijft bij de vage toezegging, gedaan in een eerdere Kamerbrief van 22/12/2022, waarin de minister schrijft dat "RIVM voornemens is vanaf 2023 ook de emissies boven 3.000 voet inzichtelijk te maken". Maar ook, dat in geval van onvoorziene vertraging, dit kan uitlopen tot 2024.

Zo nee licht dan hieronder toe (indien van toepassing).

- Er is nog een zaak over deze kwestie aanhangig bij een nationale of Europese rechtbank
- Er is geen oplossing voor het probleem
- Er is een oplossing, maar die is te duur
- De termijn is verstreken
- Geen juridische status (niet in een positie om juridische stappen te ondernemen, licht toe waarom niet)

- Geen advocaat/rechtsbijstand
- Ik weet niet welke oplossingen beschikbaar zijn voor het probleem
- Overige (toelichten)

4. Heeft u al contact gehad met andere instellingen of organen van de EU om hulp te vragen bij het oplossen van uw probleem? Zo ja, vermeld de referenties:

Verzoekschrift aan het Europees Parlement – Ref.:.....

Europese Commissie – Ref.:.....

Europese Ombudsman – Ref.:.....

Overig – vermeld de instelling of het orgaan waarmee u contact heeft gehad, en het referentienummer van uw klacht (bijv. SOLVIT, FIN-Net, Europees Consumenten Centrum)

Email-wisselingen met ENV NECD TEAM, DG.Env C.3 – Clean Air

5. Vermeld alle documenten/bewijsstukken die u de Commissie, als zij daarom verzoekt, zou kunnen verstrekken.

 **Stuur de Commissie nu nog geen documenten.**

Een tijdlijn met kamerstukken en emails waaruit blijkt hoe de NL regering in ieder geval al vanaf mei 2019, het moment dat de PAS-regeling sneuvelde bij de RvS, systematisch heeft geprobeerd aan de vereiste rapportage van luchtvaart-emissies boven de 3.000 voet te ontkomen.

6. Persoonsgegevens*

Mag de Commissie uw identiteit bekendmaken bij contacten met de autoriteiten van het EU-land waartegen uw klacht is gericht?

Ja Nee

 *Soms kan de Commissie uw klacht makkelijker behandelen als zij uw identiteit bekend mag maken.*