

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

2523

Vragen van de leden **Paternotte** (D66), **Gijs van Dijk** (PvdA) en **Bruins** (ChristenUnie) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht in The Guardian «Heathrow third runway ruled illegal over climate change»* (ingezonden 5 maart 2020).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 20 april 2020). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2019–2020, nr. 2212.

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van de uitspraak van het Britse court of appeal ten aanzien van de wetmatigheid van het besluit een derde baan voor luchthaven Heathrow te gaan realiseren?^{1, 2}

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Bent u van mening dat Nederland gebonden is aan de afspraken in het klimaatakkoord van Parijs?

Antwoord 2

Ja, Nederland is hieraan gebonden. Zoals aangegeven in de Kamerbrief van 27 maart 2019³ moet ook de luchtvaart bijdragen aan de doelstelling die in 2015 in Parijs is afgesproken: de opwarming van de aarde beperken tot ruim beneden de 2 graden Celsius, met een streven naar 1,5 graad.

Vraag 3

Hoe beoordeelt u het stilleggen van de expansie van Heathrow Airport vanwege strijdigheid tussen het Airports National Policy Statement en het Parijse klimaatakkoord?

¹ The Guardian, 27 februari 2020 (https://www.theguardian.com/environment/2020/feb/27/heathrow-third-runway-ruled-illegal-over-climate-change?CMP=Share_AndroidApp_Copy_to_clipboard)

² Website Courts and Tribunals Judiciary, 27 februari 2020 (<https://www.judiciary.uk/wp-content/uploads/2020/02/Heathrow-summary-of-judgments-26-February-2020-online-version.pdf>)

³ Kamerstuk 31 936, nr. 585

Antwoord 3

Ik heb kennisgenomen van het feit dat volgens The Court of Appeal de Airports National Policy Statement (ANPS) in strijd is met de Planning Act. The Court of Appeal heeft expliciet aangegeven dat het geen uitspraak doet over de (politieke) wenselijkheid van de uitbreiding, maar uitsluitend oordeelt over de rechtmatigheid van de ANPS. In dat kader stelt The Court of Appeal vast dat niet voldoende gemotiveerd is hoe de uitbreidingsplannen zich verhouden tot de Britse klimaatdoelstellingen. Nu hier ook de Overeenkomst van Parijs onder valt en het ANPS hiervoor geen motivering bevat, moet de regering het ANPS op dit punt heroverwegen.

Vraag 4

Deelt u het oordeel van de Britse rechter dat de afspraken in het klimaatakkoord ook passend beoordeeld en gewogen dienen te worden bij grote projecten, zoals in dit geval een project dat betrekking heeft op de luchtvaartsector?

Antwoord 4

In het kader van de scheiding der machten is het in dit geval aan de Britse rechter om een oordeel te vormen over de rechtmatigheid van de voorgenomen Britse besluitvorming. Daarbij wordt in dit concrete geval een rechtsoordeel gevormd over de vraag hoe de Britse plannen zich verhouden tot de Britse klimaatdoelstellingen. Het is niet aan mij om een oordeel te vormen over de uitspraak van de Britse rechter en in hoeverre deze al dan niet passend en wenselijk is.

Vraag 5, 6 en 7

Kunt u toelichten of er in de milieueffectrapportages (MER's) voor Schiphol en Lelystad Airport rekening is gehouden met het effect van een eventuele uitbreiding van het aantal vliegbewegingen op Schiphol c.q. Lelystad Airport op de Nederlandse capaciteit om onze klimaatafspraken in het Parijsakkoord na te komen?

Kunt u aangeven of en, zo ja, hoe in Nederlandse MER's ten behoeve van luchthavenverkeersbesluiten (LVB's) de Parijse klimaatdoelen gewogen worden ten opzichte van de te verwachten klimaatimpact van de veranderingen die het ter zake doende LVB mogelijk maakt?

Kunt u meer specifiek aangeven of en, zo ja, hoe u dit gedaan heeft bij het MER Lelystad Airport 2018 en het LVB Lelystad Airport van december 2018?

Antwoord 5, 6 en 7

Zoals aangegeven in de Kamerbrief van 27 maart 2019⁴ moet ook de luchtvaart bijdragen aan de doelstelling die in 2015 in Parijs is afgesproken: de opwarming van de aarde beperken tot ruim beneden de 2 graden Celsius, met een streven naar 1,5 graad. Binnen de systematiek van de Overeenkomst van Parijs wordt via twee sporen uitvoering gegeven aan CO₂-reductie door de luchtvaart: 1) reductie door de internationale luchtvaart wordt primair gerealiseerd via de VN-organisatie voor de internationale burgerluchtvaart (ICAO) en 2) reductie door de binnenlandse luchtvaart en grondgebonden activiteiten wordt nationaal gerealiseerd. In de genoemde Kamerbrief wordt toegelicht waarom vooral een internationale aanpak vereist is (bijvoorbeeld met oog op effectiviteit, gelijk speelveld, internationaal draagvlak, voorkomen van uitwijkgedrag) en hoe dit kan worden versterkt met nationale inspanningen voor CO₂-reductie door de luchtvaart. De Nederlandse luchtvaartsector heeft gezamenlijk met het Rijk gekozen om zichzelf nationale doelen op te leggen voor de uitstoot van de internationale luchtvaart en gaat hiermee verder dan vereist volgens internationale afspraken. Deze nationale aanpak voor de CO₂-emissies van de internationale luchtvaart wordt in belangrijke mate vormgegeven aan de Duurzame Luchtvaartafel.

Het Nederlandse en internationale klimaatbeleid vormt de achtergrond waartegen een besluit over de uitbreiding of ontwikkeling van een Nederlandse luchthaven wordt genomen. Om daadwerkelijk een besluit over de ontwikkeling van een bepaalde luchthaven te nemen, dient voor een

⁴ Kamerstuk 31 936, nr. 585

luchthavenbesluit (of luchthavenverkeersbesluit) een milieueffectrapport te worden opgesteld. In het MER behorend bij een luchthavenbesluit wordt inzichtelijk gemaakt wat de (nationale) effecten zijn van de grondgebonden activiteiten en de landing and take-off (LTO) cyclus van de exploitatie van die betreffende luchthaven. Dit ten behoeve van de afweging van varianten en het in beeld brengen van de milieueffecten daarvan. Conform een motie van de Kamer⁵ zal in de PlanMER van de Luchtvaartnota inzicht worden gegeven in de totale CO₂-uitstoot van de uit Nederland vertrekkende vluchten.

Lelystad

In het MER en geactualiseerde MER⁶ is inzichtelijk gemaakt wat de CO₂-uitstoot is van de LTO-cyclus. In het geactualiseerde MER Lelystad Airport is bepaald dat het faciliteren van 45.000 vluchten handelsverkeer leidt tot een CO₂-emissie van circa 71Kton CO₂ (LTO-cyclus). De commissie voor de m.e.r. heeft geoordeeld dat op basis van het geactualiseerde MER 2018 de milieueffecten volwaardig kunnen worden meegewogen in afweging tussen varianten en de finale besluitvorming.

Schiphol

Schiphol Group onderzoekt momenteel de milieugevolgen van het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel Schiphol. Deze milieugevolgen worden opgenomen in het MER. Deze MER is nog niet afgerond. Onderdeel van dit MER is een emissieberekening van de hoeveelheid CO₂ als gevolg van de LTO-cycli van het vliegverkeer, het platformverkeer en het wegverkeer op de luchthaven.

Vraag 8

Is door of in opdracht van het ministerie een juridische analyse gemaakt van de vraag of de opzet van luchthavenverkeersbesluiten in het algemeen – en thans voorliggende LVB's (zoals die van Lelystad Airport) in het bijzonder – standhouden onder de Nederlandse verplichtingen voortvloeiend uit het Parijse klimaatakkoord? Zo ja, kunt u dit toelichten? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 8

Bij het redigeren van ieder luchthaven(verkeer)besluit wordt bezien of deze verenigbaar is met het wettelijk kader met inbegrip van verdragen en in nationaal- en internationaal verband gesloten akkoorden of overeenkomsten.

Vraag 9

In hoeverre ligt de Nederlandse luchtvaartsector op koers om het door de sector gestelde klimaatdoel – 15% minder uitstoot in 2030 ten opzichte van 2005 – te behalen?

Antwoord 9

In het Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart hebben sectorpartijen de doelstelling geformuleerd om de uitstoot van de internationale luchtvaart vertrekkend uit Nederland in 2030 terug te brengen tot het niveau van 2005 en in 2050 te halveren ten opzichte van 2005. Voor de binnenlandse emissies is voor 2030 afgesproken dat de CO₂-emissies van grondgebonden luchtvaart-activiteiten zijn teruggebracht tot nul en is voor 2050 afgesproken dat deze ook tot nul is teruggebracht voor de binnenlandse luchtvaart. De Duurzame Luchtvaartafspraken geeft de komende tijd verdere uitwerking aan deze doelstelling. Hieruit zal blijken welke maatregelen, bekostiging en versnellingen nodig zijn om de doelstellingen te halen.

Vraag 10

Wanneer verwacht u een definitief akkoord Duurzame Luchtvaart aan de klimaattafel luchtvaart te kunnen sluiten met stakeholders?

⁵ Kamerstuk 31 936, nr. 679

⁶ Kamerstuk 31 936, nr. 462

Antwoord 10

Het Ontwerpakkoord heb ik uw Kamer aangeboden met mijn brief van 27 maart 2019. In die brief heb ik aangegeven dat ik het Ontwerpakkoord zie als tussenresultaat dat een stand van zaken geeft van de Duurzame Luchtvaarttafel. Aan de Tafel wordt ondertussen gewerkt aan de nadere uitwerking en uitvoering van het Ontwerpakkoord. Ook staat in de genoemde Kamerbrief dat de Luchtvaartnota voor het thema klimaat kan worden gezien als kabinetsreactie op het Ontwerpakkoord. In de Luchtvaartnota zal ik onder meer aangeven hoe ik kijk naar het vervolgproces van de Duurzame Luchtvaarttafel en het Ontwerpakkoord.

Vraag 11

Kunt u deze vragen elk afzonderlijk beantwoorden voorafgaand aan het AO Luchtvaart van 26 maart 2020?

Antwoord 11

Sommige antwoorden zijn uit het oogpunt van leesbaarheid samengevoegd.

Toelichting:

Deze vragen dienen ter aanvulling op eerdere vragen terzake van het lid Van Raan (PvdD), ingezonden 5 maart 2020 (vraagnummer 2020Z04329).