

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

2521

Vragen van het lid **Van Raan** (PvdD) aan de Ministers van Infrastructuur en Waterstaat, van Economische Zaken en Klimaat en van Buitenlandse Zaken over *het bericht dat het Britse Hof van Beroep heeft geoordeeld dat uitbreidingsplannen voor London Heathrow Airport strijdig zijn met de klimaatdoelstellingen uit het Parijsakkoord* (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. 2214

Vraag 1

Kent u het bericht «Heathrow Airport expansion ruled illegal by UK court»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Erkent u dat de luchtvaartsector het Parijsakkoord niet langer kan negeren? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2

Zoals aangegeven in de Kamerbrief van 27 maart 2019² 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.

¹ Politico, 27 februari 2020 (<https://www.politico.eu/article/heathrow-airport-expansion-ruled-illegal-by-uk-court/>)

² Kamerstuk 31 936, nr. 585

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 Luchtvaarttafel.

Vraag 3 en 4

Klopt het dat de Britse rechter o.a. heeft geoordeeld dat toenmalig Minister van Transport Chris Grayling onwettig heeft gehandeld door zijn besluit niet te toetsen aan het klimaatverdrag van Parijs?³ Zo nee, hoe zit het dan? Klopt het dat de Britse rechter o.a. heeft geoordeeld dat de belangen van het klimaat boven de behoeften van de Britse economie gaan?⁴ Zo nee, hoe zit het dan?

Antwoord 3 en 4

The Court of Appeal bepaalt expliciet dat het geen uitspraak doet over de (politieke) wenselijkheid van de uitbreiding, maar uitsluitend oordeelt over de rechtmatigheid van het Airports National Policy Statement (ANPS). Volgens The Court of Appeal is het ANPS in strijd met de Planning Act. 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 5

Klopt het dat de Britse regering niet in cassatie gaat tegen deze uitspraak? Zo nee, hoe zit het dan?

Antwoord 5

Ik heb ook uit berichtgeving in de Britse media vernomen dat de Britse regering niet in cassatie gaat.

Vraag 6

Kunt u voor de Britse situatie toelichten waaruit een dergelijke toets van luchtvaartplannen aan het Parijsakkoord zou bestaan?

Antwoord 6

Zoals het Court of Appeal in haar uitspraak aangeeft is deze toets voorbehouden aan de Britse regering. Een dergelijke toets kan bestaan uit het feit dat voor het nieuwe Britse luchtvaartplan moet worden bezien of, en zo ja, hoe dit luchtvaartplan past binnen de Britse doelstellingen om de uitstoot van broeikasgassen terug te dringen. In het luchtvaartplan moet inzichtelijk worden gemaakt hoe dit plan in lijn is met de doelstelling van Parijs om de opwarming van de aarde te beperken tot ruim beneden de 2 graden Celsius, met een streven naar 1,5 graad.

Vraag 7, 8 en 9

Kunt u voor de Nederlandse situatie, per luchthaven, toelichten waaruit een dergelijke toets van luchtvaartplannen aan het Parijsakkoord zou bestaan? Erkent u dat de groeiplannen van Schiphol op geen enkele manier passen binnen onze opdracht om een uiterste inspanning te leveren om het klimaatakkoord van Parijs te respecteren? Zo nee, waarom niet? Erkent u dat de door u geplande opening van Lelystad Airport op geen enkele manier past binnen onze opdracht om een uiterste inspanning te leveren om het klimaatakkoord van Parijs te respecteren? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 7, 8 en 9

Zie het antwoord op vraag 2 voor het Nederlandse klimaatbeleid en de aanpak. 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

³ De Volkskrant, 28 februari 2020, «Heathrow mag niet groeien om afspraken «Parijs»»

⁴ De Volkskrant, 28 februari 2020, «Heathrow mag niet groeien om afspraken «Parijs»»

de ontwikkeling van een bepaalde luchthaven te nemen, dient een luchthavenbesluit (of luchthavenverkeersbesluit) inclusief milieueffectrapport (MER) 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 Handhavingssysteem Schiphol. Deze milieugevolgen worden opgenomen in het MER. Dit 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 10

Waar blijft de uiterste inspanning van dit kabinet om Nederland in lijn te brengen met het doel om de opwarming van de aarde te beperken tot maximaal 1,5°C?

Antwoord 10

Nederland heeft de Klimaatwet om aan de doelstellingen van Parijs te voldoen. De Klimaatwet biedt een kader voor de ontwikkeling van beleid gericht op het onomkeerbaar en stapsgewijs terugdringen van de emissie van broeikasgassen in Nederland, tot een niveau dat 95% lager ligt in 2050 dan in 1990, teneinde wereldwijde opwarming van de aarde en de verandering van het klimaat te beperken. Het Klimaatplan bevat de hoofdlijnen van het klimaatbeleid voor de komende 10 jaar.

Vraag 11

Erkent u dat groeiplannen voor de luchtvaart in het algemeen op geen enkele manier passen binnen onze opdracht om een uiterste inspanning te leveren om het Urgenda-doel met zekerheid te halen? Zo nee, waarom niet?

Vraag 12

Waar blijft de uiterste inspanning van dit kabinet om het Urgenda-doel met zekerheid te halen, zoals o.a. de Hoge Raad, Tweede Kamer en maatschappij van u eisen?^{7 8 9}

Antwoord 11 en 12

De Urgenda-uitspraak heeft betrekking op de nationale Nederlandse emissies. Internationale emissies voortkomend uit de luchtvaart zijn daarmee niet van invloed op de uitvoering van het vonnis. In de brief van 27 maart jl.¹⁰, heeft het kabinet aangegeven dat het kabinet, als gevolg van de coronaproblematiek, extra zorgvuldigheid wil betrachten bij de besluitvorming over de maatregelen die genomen zouden moeten worden voor de uitvoering van het vonnis. Uw Kamer wordt hierover op korte termijn geïnformeerd.

⁵ Kamerstuk 31 936, nr. 679

⁶ Kamerstuk 31 936, nr. 462

⁷ Website de Rechtspraak, «Klimaatzaak Urgenda» (<https://www.rechtspraak.nl/Bekende-rechtszaken/klimaatzaak-urgenda>)

⁸ Motie van het lid Thieme (PvdD), Kamerstuk 35 300, nr. 28

⁹ Motie van het lid Van Raan (PvdD), Kamerstuk 35 235, nr. 6

¹⁰ Kamerstuk 32 813, nr. 484

Vraag 13

Erkent u dat de ambitie van Schiphol om als vliegveld «klimaatneutraal» te worden op geen enkele manier voldoende is, omdat juist het vliegen zelf voor de (groeierende) uitstoot van broeikasgassen zorgt?¹¹ Zo nee, waarom niet?

Antwoord 13

De doelstelling van Schiphol om klimaatneutraal te worden is ambitieus en biedt een waardevolle bijdrage aan de verduurzamingsopgave waar Nederland voor staat. Deze plannen dienen de doelstelling uit het Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart om in 2030 alle grondgebonden activiteiten naar zero emissie te brengen. Deze doelstelling is een onderdeel van de bredere verduurzamingsplannen van de Duurzame Luchtvaarttafel voor de luchtvaartsector. Voor de verduurzamingsopgave van de vluchten (zowel binnenlands als internationaal) gelden andere doelstellingen en worden andere soorten maatregelen uitgewerkt aan de Duurzame Luchtvaarttafel. Zie ook het antwoord op vraag 2. Het Ontwerpakkoord is met de daarin genoemde brief aan de Kamer aangeboden.

Vraag 14

Erkent u dat een stevige krimp van de luchtvaart goed zou zijn voor het klimaat, leefomgeving en veiligheid van mens en dier? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 14

Zoals aangegeven in de beantwoording van eerdere Kamervragen¹² leidt een mondiale krimp van het aantal vliegbewegingen tot minder uitstoot van CO₂ door de internationale luchtvaartsector, wat zou bijdragen aan het verminderen van klimaatverandering en verbeteren van de leefomgeving. Als echter alleen van en naar Nederland minder gevlogen wordt kan het effect zijn dat het vliegverkeer van en naar andere landen doorgaat en vanuit Nederland uitwijkgedrag naar andere landen plaatsvindt en emissies verschuiven naar andere modaliteiten. Het streven van het kabinet is om CO₂-reducties te realiseren op basis van de maatregelen die zijn beschreven in mijn brief over het klimaatbeleid voor de luchtvaart van 27 maart 2019¹³. Ten aanzien van de veiligheid in de luchtvaart geldt in algemene zin dat het uitgangspunt is dat veiligheid altijd op één staat.

Vraag 15

Wat bedoelde uw woordvoerder met de uitspraak «niet te vrezen voor eenzelfde soort uitspraak voor Schiphol en Lelystad Airport»?¹⁴

Antwoord 15

De uitspraak komt voort uit het feit dat het Britse Court of Appeal een uitspraak heeft gedaan met betrekking tot de Britse uitbreidingsplannen van Heathrow, die zijn getoetst aan Britse wet- en regelgeving en betrekking heeft op het Britse beleid.

Vraag 16

Waarom zou «eenzelfde soort uitspraak» voor plannen rond Nederlandse luchthavens «bevreesd» moeten worden, aangezien een stevige krimp van de luchtvaart juist goed zou zijn voor het klimaat, leefomgeving en veiligheid van mens en dier?

Antwoord Vraag 16

Zie antwoord op vraag 14.

¹¹ Antwoord op Kamervragen Van Raan (PvdD), aanhangsel Handelingen II, vergaderjaar 2018–2019, nr. 3599

¹² Kamerstuk nr. 2018D42844, Kamerstuk nr. 2019D12535

¹³ Kamerstuk 31 936, nr. 585.

¹⁴ NRC, 28 februari 2020, «Luchtvaart kan akkoord «Parijs» niet meer negeren»