

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

455

Vragen van het lid **Van Raan** (PvdD) aan de Ministers van Infrastructuur en Waterstaat, van Economische Zaken en Klimaat, van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit en van Volksgezondheid, Welzijn en Sport over *de alternatieve luchtvaartnota van Natuur & Milieu, Greenpeace en Natuur en Milieufederatie Noord-Holland, waaruit blijkt dat krimp van de luchtvaart onvermijdelijk is* (ingezonden 4 oktober 2019).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 21 oktober 2019).

Vraag 1

Kent u de alternatieve luchtvaartnota «Een nieuw toekomstbeeld voor luchtvaart» van Natuur & Milieu, Greenpeace en Natuur en Milieufederatie Noord-Holland?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Onderschrijft u de volgende stelling uit de alternatieve luchtvaartnota: «De sector zal moeten krimpen en tegelijkertijd hard werken aan innovatie om een schone en efficiënte luchtvaart in de toekomst mogelijk te maken»? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2

Voor het behalen van de klimaatdoelen voor de luchtvaart is een inzet nodig op een breed palet van instrumenten. Ik heb uw Kamer hierover geïnformeerd met mijn brief van 27 maart 2019 (Kamerstuk 31 936, nr. 585). De inzet van het kabinet is er primair op gericht om via deze weg de benodigde emissiereducties te realiseren. Via de PlanMER voor de Luchtvaartnota zorg ik voor meer inzicht in de verkeersvolumes die samenhangen met een combinatie van (klimaat)doelen en maatregelen.

¹ Deze alternatieve luchtvaartnota is beschikbaar via deze link: http://content1b.omroep.nl/urishieldv2/l27m381c914a7fd7e4b1005d9606e6000000.b8b4e7a384f9adb7ef370a071203b269/nos/docs/rapport_milieuorganisaties_luchtvaart.pdf

Vraag 3

Onderschrijft u de volgende stelling uit de alternatieve luchtvaartnota: «Technische klimaatmaatregelen voor de luchtvaart zoals alternatieve kerosine, hoe nuttig ook voor de lange termijn, zijn niet genoeg om tot 2030, en ook tot 2050, de CO₂-uitstoot voldoende terug te brengen»? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3

Zie het antwoord op vraag 2. Ik wil niet vooruitlopen op de resultaten van de genoemde PlanMER.

Vraag 4

Onderschrijft u de volgende stelling uit de alternatieve luchtvaartnota: «Als er niet wordt ingegrepen in de luchtvaartsector, stoot zij rond 2050 dubbel zoveel uit als alle andere Nederlandse sectoren die het klimaatakkoord wel getekend hebben, bij elkaar»? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

In algemene zin kan ik onderschrijven dat zonder klimaatbeleid voor de luchtvaart de uitstoot van deze sector zou toenemen. Daarom zet Nederland samen met andere Europese landen in op een ambitieuzer mondiaal klimaatbeleid voor de internationale luchtvaart. In de tussenliggende tijd werkt het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat samen met de partijen aan de Duurzame Luchtvaarttafel om te komen tot een halvering van de CO₂-uitstoot in 2050 ten opzichte van 2005. Over het klimaatbeleid voor de luchtvaart én het Ontwerpakkoord van de Duurzame Luchtvaarttafel heb ik u geïnformeerd met mijn brief van 27 maart 2019 (Kamerstuk 31 936, nr. 585).

Vraag 5

Onderschrijft u de volgende stelling uit de alternatieve luchtvaartnota: «De luchtvaartsector moet net als de andere sectoren, en net zoveel, bijdragen aan onze klimaatdoelen»? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5

Het is de bedoeling dat uiteindelijk alle sectoren teruggaan naar nul klimaatemissies. De wijze waarop en het tempo waarmee verschilt echter per sector. Daarbij houdt het kabinet onder andere rekening met de beschikbare technologische mogelijkheden. Bovendien kijkt het kabinet naar de context waarbinnen de doelen dienen te worden gerealiseerd. Zo is ten aanzien van de emissies van de internationale luchtvaart en scheepvaart voor een andere aanpak gekozen binnen het klimaatakkoord van Parijs dan voor binnenlandse emissies, onder andere vanwege het grensoverschrijdende karakter van die modaliteiten.

Vraag 6

Onderschrijft u de volgende stelling uit de alternatieve luchtvaartnota: «Als er niet wordt ingegrepen, verdubbelt het aantal mensen met gezondheidsproblemen door luchtvaart»? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6

De in de vraag genoemde stelling is in het toekomstbeeld van Natuur & Milieu opgenomen onder het thema «Geluid». De WHO heeft in oktober 2018 richtlijnen uitgebracht voor het omgaan met omgevingsgeluid. In die richtlijnen komt ook de luchtvaart aan de orde. Op dit moment voert het RIVM een onderzoek uit, waarin een vergelijking wordt gemaakt tussen deze richtlijnen en het huidige beleid. Tevens beziet het RIVM welke opties er zijn om de WHO-aanbevelingen te gebruiken om het Nederlandse beleid te versterken.

Gezondheid is echter niet alleen aan geluid gerelateerd, maar ook aan luchtkwaliteit. Luchtverontreiniging behoort tot een van de belangrijkste risicofactoren voor de gezondheid. Het Kabinet hecht veel belang aan een gezonde leefomgeving en aan de bescherming tegen milieugezondheidsrisico's. Daarom komt dit aspect aan de orde in de Luchtvaartnota en wordt samen met andere overheden gewerkt aan het Schone Lucht Akkoord. Het doel van dit akkoord is om 50% gezondheidswinst in 2030 ten opzichte van

2016 te behalen, voor de gezondheidseffecten afkomstig van Nederlandse bronnen van emissies naar de lucht.

Vraag 7

Onderschrijft u de volgende stelling uit de alternatieve luchtvaartnota: «Het grote wantrouwen dat is ontstaan in de maatschappij moet worden weggenomen door ambitieus, transparant en geloofwaardig beleid voor terugdringing van het geluid van de luchtvaart»? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 7

In oktober vorig jaar kondigde ik aan een Programmatische Aanpak Meten Vliegtuiggeluid te starten in samenwerking met RIVM, KNMI en NLR. In deze aanpak wordt gekeken naar het verbeteren van zowel metingen als berekeningen van vliegtuiggeluid en het onderling versterken van beide methodes. Het doel van die aanpak is om tot beter herkenbare gegevens te komen om burgers blijvend goed te informeren en weloverwogen beleidskeuzes te kunnen maken. Daarnaast worden in deze aanpak ook mogelijkheden verkend om in beleid beter aan te sluiten bij hinder. Daarbij vind ik herstel van vertrouwen van groot belang. Conform het Regeerakkoord zet ik de beperking van hinder voorop. Dit is het uitgangspunt voor de Luchtvaartnota en ook voor de korte en middellange termijn ontwikkeling van de luchthavens. Zowel de programmatische aanpak als de Luchtvaartnota komen tot stand via een transparant proces met betrokkenheid van alle relevante omgevingspartijen.

Vraag 8 en 9

Onderschrijft u de volgende stelling uit de alternatieve luchtvaartnota: «Zolang het effect van ultrafijnstof en stikstof onderzocht wordt, dienen emissies uit voorzorg te worden beperkt»? Zo nee, waarom niet?

Onderschrijft u de volgende stelling uit de alternatieve luchtvaartnota: «De bijdrage van de luchtvaart aan de stikstofdepositie in natuurgebieden is significant; In Natura 2000-gebieden wordt de kritische depositiewaarde overschreden, wat betekent dat de bijdrage van de luchtvaart aan deze depositie sterk omlaag moet»? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 8 en 9

Mijn ministerie heeft in 2016 het RIVM opdracht gegeven om een onderzoekprogramma uit te voeren naar gezondheidsrisico's van ultrafijn stof. Medio 2021 zal het RIVM de eindrapportage opleveren. Verder zal op korte termijn de Gezondheidsraad om advies worden gevraagd over deze problematiek. Op basis van de RIVM-rapportage en het advies van de raad zal worden bezien of maatregelen noodzakelijk zijn. Verder heb ik Schiphol gevraagd om een Actieplan ultrafijn stof op te stellen. Dit plan wordt eind van dit jaar afgerond. Voor onze grootste luchthaven (Schiphol) wordt vanwege het vastleggen van het nieuwe normen- en handhavingstelsel (NNHS) Schiphol in het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol en het wegvallen van het Programma Aanpak Stikstof (PAS) en de daaraan ten grondslag liggende passende beoordeling, de komende maanden door Schiphol een nieuwe berekening gemaakt van de stikstofdepositie als gevolg van het vliegverkeer van Schiphol. Daaruit zal blijken hoeveel depositie in Natura-2000 gebieden afkomstig is van vliegverkeer en tot welke consequenties en vervolgacties dat leidt. De luchtvaart levert in vergelijking tot andere bronnen een relatief beperkte bijdrage aan stikstofdepositie: slechts 0,1% van de totale depositie in Nederland is volgens het RIVM afkomstig van de luchtvaart. Voor afzonderlijke Natura 2000-gebieden kan de bijdrage van de luchtvaart hoger uitvallen. Zoals de Minister van LNV in haar brief van 4 oktober (Kamerstuk 32 670, nr. 167) aangeeft, zoekt het kabinet naar mogelijkheden om stikstofemissies van alle sectoren, waaronder luchtvaart, terug te dringen. Zie ook het antwoord op vraag 6.

Vraag 10

Onderschrijft u de volgende stelling uit de alternatieve luchtvaartnota: «Het economisch belang (van de luchtvaart) wordt stelselmatig overschat»? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 10

Nee, die stelling onderschrijf ik niet. Een uitgebreid en frequent bediend netwerk van intercontinentale en Europese luchtverbindingen op Schiphol vertegenwoordigt een belang voor de economie van Nederland. Dit belang is op verschillende wijzen inzichtelijk te maken. Zo kan worden gekeken naar de economische bijdrage in termen van werkgelegenheid en toegevoegde waarde van luchtvaart- en aanverwante activiteiten op een bepaald moment. Ook kan worden gekeken naar welvaartseffecten. Door het uitgebreide routenetwerk wordt welvaart gegenereerd voor reizigers en bedrijven, waarbij rekening wordt gehouden met zowel positieve (vestigingsklimaat) als negatieve (klimaat, omgeving) effecten. Binnenkort zal ik de resultaten van twee nieuwe onderzoeken naar respectievelijk deze economische bijdrage en de welvaartseffecten aan uw Kamer sturen.

Vraag 11

Op welke wijze gaat u de aanbevelingen uit de alternatieve luchtvaartnota een plaats geven in uw eigen luchtvaartnota?

Antwoord 11

Ik heb met interesse kennis genomen van het toekomstbeeld van Natuur & Milieu. In de Kamerbrief van 5 juli jl. (Kamerstuk 31 936, nr. 646) heb ik de hoofdlijnen geschetst van de Luchtvaartnota. Sturen op de kwaliteit van publieke belangen staat daarin centraal. Ik zie in het toekomstbeeld van Natuur & Milieu interessante aanknopingspunten om deze hoofdlijnen verder uit te werken tot te maken beleidskeuzes in de ontwerp Luchtvaartnota die eind dit jaar verschijnt.

Vraag 12

Deelt u de mening dat, ondanks de negatieve stellingname van de Tweede Kamer in reactie op de eerdere motie om een krimpscenario op te nemen in de luchtvaartnota², de alternatieve luchtvaartnota van Natuur & Milieu, Greenpeace en Natuur en Milieufederatie Noord-Holland een nieuwe aanleiding geeft om de onvermijdelijke krimp van de luchtvaart alsnog een plaats te geven in uw luchtvaartnota? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 12

Zie het antwoord op de vragen 2 en 3.

Vraag 13

Kent u het bericht «Alle seinen op groen voor krimp van de luchtvaart»?³

Antwoord 13

Ja.

Vraag 14

Erkent u dat alle seinen op groen staan voor krimp van de luchtvaart? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 14

Zie het antwoord op de vragen 2 en 3.

Vraag 15

Kunt u deze vragen beantwoorden voor de behandeling van de begroting Infrastructuur & Waterstaat?

Antwoord 15

Ja.

² Motie d.d. 26 september 2019 van het lid Van Raan over een krimpscenario in de Luchtvaartnota, Kamerstuk 31 936, nr. 672

³ BNN VARA, Joop, 18 juli 2019, <https://joop.bnnvara.nl/opinies/alle-seinen-op-groen-voor-krimp-van-de-luchtvaart>