

2019Z01490

Vragen van de leden **Kröger** (GroenLinks), **Van Raan** (PvdD) en **Laçin** (SP) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *de presentatie van het Rocky Mountain Institute (RMI) met betrekking tot luchtvaartemissies tijdens het World Economic Forum (WEF) in Davos met het onderliggende rapport en het milieurapport over de Europese Luchtvaart 2019 van het European Environment Agency (EEA), European Aviation Safety Agency (EASA) en EUROCONTROL* (ingezonden 29 januari 2019).

Vraag 1

Heeft u de presentatie van het RMI bijgewoond of ervan gehoord? Kent u het RMI-rapport: «A Radical New Plan for Aviation»?¹

Vraag 2

Kent u het rapport «European Aviation Environmental Report 2019»?²

Vraag 3

Onderschrijft u de conclusie van het RMI dat de sector er niet (meer) in kan slagen om de eigen reductiedoelstelling voor klimaatschadelijke emissies te halen? Onderschrijft u de kritiek van het RMI dat de eigen doelstellingen van de sector ruim onvoldoende waren om klimaatverandering te beperken?

Vraag 4

Onderschrijft u de conclusies van de bovengenoemde Europese agentschappen dat tot 2040, ondanks alle maatregelen, de CO₂-emissies van de Europese luchtvaart met nog eens 21% zullen toenemen?

Vraag 5

Onderschrijft u de conclusies van het RMI dat er veel structurele obstakels zijn om de doelen te halen, zoals de fysieke onmogelijkheid om op korte termijn de productie van alternatieve brandstoffen op te schalen en gebrek aan grote technische doorbraken?

¹ Website Rocky Mountain Institute, januari 2019 (<https://www.rmi.org/insight/a-radical-new-plan-for-aviation/>)

² Website EASA, 24 januari 2019 (<https://www.easa.europa.eu/european-aviation-report-continued-growth-of-aviation-poses-environmental-challenges>)

Vraag 6

Onderschrijft u de conclusies van het RMI dat er allerlei economische obstakels zijn, zoals onvoldoende beprijzing van emissies en stagnerende vlootvernieuwing door de alsmaar toenemende vraag?

Vraag 7

Heeft u vertrouwen in het plan van de sector, het Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA), als nu al uit de groeiprognoses van de sector zelf blijkt dat CORSIA niet genoeg is om de eigen doelen te halen?

Vraag 8

Wat vindt u ervan dat met CORSIA, zelfs bij gematigde groei, een gat van 5.6 gigaton CO₂ blijft waarvoor geen oplossing is, terwijl CORSIA slechts op mitigatie van 50% in 2050 mikt en niet de 95% die nodig is?

Vraag 9

Wat vindt u ervan dat CORSIA slechts uitgaat van de directe CO₂-emissies van vliegtuigen en geen rekening houdt met indirecte effecten van de productie van fossiele, bio of synthetische brandstoffen (zoals emissies bij raffinage en het verdwijnen van natuurlijke klimaatbuffers voor onduurzame biobrandstoffen)?

Vraag 10

Wat vindt u ervan dat CORSIA geen rekening houdt met de klimaateffecten van andere vliegtuigemissies, zoals NO_x, fijnstof (condensatiekernen) en waterdamp, die door het RMI worden begroot op twee tot drie keer groter dan de CO₂-effecten?

Vraag 11

Wordt, gezien het feit dat het RMI ook het veranderende weer, zoals meer stormen en hogere temperaturen, als een niet te onderschatten factor voor de groei van luchtvaartemissies benoemt, hier ook rekening mee gehouden bij het voorspellen van de ontwikkelingen?

Vraag 12

Bent u het eens met het RMI en de experts die 15 november jl. het rondetafelgesprek Toekomstperspectief verduurzaming luchtvaart in de Kamer bijwoonden, dat er op korte termijn geen revolutionaire technische vooruitgang valt te verwachten die significant de emissies van de luchtvaartsector gaat terugdringen?

Vraag 13

Bent u het met het RMI eens dat zelfs als er nu een revolutionaire techniek zou worden uitgevonden, de zeer trage certificeringsprocedures voor nieuwe technieken, de terughoudendheid van vliegtuigbouwers om te vernieuwen, de voorkeur voor maatschappijen om een beperkt aantal modellen in de vloot te hebben en de statische infrastructuur op luchthavens, een radicale vlootvernieuwing in de weg staan?

Vraag 14

Deelt u het pessimistische vooruitzicht van het RMI over duurzame vliegtuigbrandstof? Als er nu slechts één fabriek in de wereld is die het maakt, terwijl er volgens de International Civil Aviation Organization (ICAO) vanaf nu jaarlijks 140 nieuwe nodig zijn, hoe kan de productie dan worden opgevoerd?

Vraag 15

Hoe kan het prijsverschil van duurzame vliegtuigbrandstof met fossiele kerosine kleiner worden als dit vooral om technische redenen twee tot drie keer duurder is? Zou voor een overstap de fossiele kerosine niet fors duurder moeten worden? Zou het niet het best zijn om de gehele klimaatimpact van brandstofproductie en vliegtuigemissies te belasten om zo de betere alternatieven een kans te geven?

Vraag 16

Onderschrijft u de conclusie van de bovengenoemde Europese agentschappen dat de extra heffingen voor geluid en emissies die sommige landen of luchthavens heffen, veelal te laag zijn om effectief de vlootsamenstelling te veranderen? Wat is de verwachte impact van de tariefdifferentiatie van Schiphol? Verwacht u effecten op de vlootsamenstelling van de Nederlandse vliegbelasting?

Vraag 17

Denkt u dat de vrijwel volledig geliberaliseerde markt en de hevige concurrentie de transitie naar een duurzame luchtvaart sneller of langzamer laat verlopen dan technisch mogelijk is?

Vraag 18

Denkt u dat het mogelijk is de luchtvaart verder te laten groeien en toch de klimaatimpact voldoende en op tijd terug te brengen?

Vraag 19

Neemt u de conclusies van deze rapporten mee in de Luchtvaartnota 2020 – 2050? Neemt u ook krimpscenario's mee in de Luchtvaartnota 2020 – 2050?

Vraag 20

Vindt u het, met de conclusies uit deze rapporten in de hand, verantwoord om Lelystad Airport voor commerciële luchtvaart in bedrijf te nemen en om Schiphol en andere regionale luchthavens verder te laten groeien? Zo ja, kunt u dat uitleggen? Zo nee, wat betekent dat voor de toekomst van Nederlandse luchthavens?

Vraag 21

Bent u bereid om samen met andere Europese landen te pleiten voor strengere eisen aan de luchtvaart, nu blijkt dat zij de door henzelf opgelegde doelen niet halen?