

**AH 732**  
**2017Z155536**

**Antwoord van minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 18 december 2017)**

Vraag 1

Kent u het promotieonderzoek 'Tourism's impact on climate change and its mitigation challenges' van Paul Peeters (Technische Universiteit Delft) over de effecten van de luchtvaart op de haalbaarheid van de klimaatdoelstellingen?<sup>1</sup>

Antwoord 1

Ja, het onderzoek van de heer Peeters is mij bekend.

Vraag 2

Deelt u de conclusie uit het onderzoek dat de groei van de luchtvaart het halen van de klimaatdoelstellingen onmogelijk maakt? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2

De klimaatdoelstellingen waarover afspraken zijn vastgelegd in het Klimaatakkoord van Parijs zijn het uitgangspunt. In het regeerakkoord staat aangegeven dat op diverse manieren wordt ingezet om de CO<sub>2</sub>-emissie van de luchtvaart omlaag te brengen. Afspraken binnen ICAO hebben een mondiaal systeem (CORSIA) opgeleverd en binnen Europa is er het EU ETS, maar er zal gekeken worden wat er nog meer nodig is. De internationale luchtvaart zal via het Europese en mondiale spoor een bijdrage moeten leveren aan het realiseren van de doelstellingen van Parijs. Dat is het meest effectief en voorkomt verstoring van het gelijke speelveld. Het Nederlandse kabinet zal zich hier ook vol voor inzetten. In het kader van de nog op te stellen luchtvaartnota zal gekeken worden naar het totale luchtvaartbeleid, ook de inzet op duurzaamheid, zowel nationaal als internationaal, zal hierbij in beschouwing worden genomen.

Zoals aangekondigd in het regeerakkoord, zet Nederland in Europees verband in op belastingen op luchtvaart. Ook wordt bezien of een heffing op lawaaiige en vervuilende vliegtuigen mogelijk is. Indien beide routes onvoldoende opleveren zal er per 2021 een vliegbelasting worden ingevoerd.

Vraag 3

Erkent u ook de constatering van de onderzoeker dat zelfs draconische maatregelen zoals een 200 procent tickettaks, koolstofbelasting, het zwaar subsidiëren van duurzame biobrandstoffen en enorme investeringen in hogesnelheidsspoorlijnen geen uitkomst bieden? Zo nee, waarom niet?

---

<sup>1</sup> <https://www.tudelft.nl/2017/tu-delft/toerisme-en-luchtvaart-maken-parijse-doelen-onhaalbaar/>

#### Vraag 4

Deelt u de mening, gezien de zojuist genoemde uitkomsten uit het onderzoek, dat de maatregelen uit het regeerakkoord, bedoeld om de vervuiling door luchtvaart tegen te gaan, zwaar onvoldoende zijn? Zo nee, waar baseert u dit op?

#### Antwoord 3 en 4

De luchtvaart is bij uitstek een internationaal opererende sector, waardoor een mondiale aanpak het meest effectief is voor het oplossen van het klimaatprobleem. De focus van het regeerakkoord ligt op verduurzaming van het Nederlandse luchtvaartstelsel en uiteraard is het daarbij de bedoeling bij te dragen aan de aanpak van het mondiale probleem.

Er zijn door de heer Peeters aannames gedaan ten aanzien van belangrijke instrumenten zoals op marktwerking gebaseerde systemen (emissiehandel, CO<sub>2</sub> compensatie), duurzame biokerosine, technologische ontwikkelingen (bijv. elektrisch/hybride vliegen) en over de omvang van de verwachte groei van het mondiale luchtvervoer. De effectiviteit van dergelijke systemen en tempo/omvang van ontwikkelingen staat inderdaad niet vast en geeft een hoge mate van onzekerheid vooral op de termijn die de onderzoeker hanteert. Daarom staan er concrete maatregelen in het regeerakkoord om langs diverse sporen, zoals technologie en duurzame brandstof de CO<sub>2</sub>-reductie in de luchtvaart te realiseren. Met als uitgangspunten slim en duurzaam zal in het kader van een nieuwe luchtvaartnota opnieuw worden gekeken naar hoe verduurzaming van de luchtvaart verder vorm gegeven kan worden en wat de instrumenten zijn waarmee dit zo effectief mogelijk kan plaatsvinden. Op de uitkomsten van dat proces moet niet worden vooruitgelopen, en het is daarom ook te vroeg voor uitspraken over de mogelijke effectiviteit van het beschikbare instrumentarium.

#### Vraag 5

Deelt u de constatering van de onderzoeker dat het noodzakelijk is om het aantal vluchten te beperken of tenminste de groei van het aantal vluchten te beperken om de wereldwijde klimaatdoelstellingen te halen? Zo nee, kunt u dit toelichten? Wat is uw visie op de ontwikkeling en de groei van de luchtvaart in Nederland in de periode tot 2050?

#### Vraag 6

Deelt u de mening dat verdere uitbreiding van het aantal vluchten op Schiphol volstrekt onverantwoord is, gezien de bijkomende CO<sub>2</sub>-uitstoot en de effecten hiervan op het klimaat? Zo nee, kunt u dit toelichten?

#### Antwoord 5 en 6

Komend jaar zal ik een nieuwe luchtvaartnota opstellen, waarin ik mijn visie op de ontwikkeling van de luchtvaart voor de komende tientallen jaren zal formuleren. Daarbij zal ik nadrukkelijk ingaan op een mogelijke uitbreiding van het aantal vluchten op Schiphol. Hierbij spelen vele factoren een rol. De

CO<sub>2</sub>-uitstoot is er daar één van, maar ook de kwaliteit van de leefomgeving, waarbij geluid een belangrijke factor blijft. Ook andere factoren zoals bijvoorbeeld veiligheid en de ruimte in de lucht zijn daarbij mede bepalend. In hoeverre deze factoren zouden moeten leiden tot een beperking van het aantal vluchten of onder welke voorwaarden uitbreiding mogelijk is, maakt deel uit van dit proces. Het regeerakkoord is hier duidelijk over. De luchtvaart zal moeten bijdragen aan de reductiedoelstellingen van Parijs en duurzaamheid zal nadrukkelijk een integraal onderdeel vormen van iedere beslissing met betrekking tot de luchtvaart in Nederland.

#### Vraag 7

Deelt u de mening dat de opening van een extra luchthaven zoals Lelystad Airport volstrekt onverantwoord is, gezien de bijkomende CO<sub>2</sub>-uitstoot en de effecten hiervan op het klimaat? Zo nee, kunt u dit toelichten?

#### Antwoord 7

Alle vluchten, ook die op Lelystad airport zullen moeten voldoen aan de afspraken die er liggen of nog gemaakt gaan worden om de CO<sub>2</sub>-emissies omlaag te brengen.