

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

### 2091

Vragen van het lid **Van Raan** (PvdD) aan de Ministers van Infrastructuur en Waterstaat en van Economische Zaken en Klimaat over *het bericht dat de klimaatplannen van grote luchtvaartmaatschappijen falen, o.a. in relatie tot de recente aankoop van aandelen Air France-KLM* (ingezonden 7 maart 2019).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Minister van Economische Zaken en Klimaat (ontvangen 29 maart 2019).

#### Vraag 1

Kent u het bericht «Leading airlines failing to plan for long haul on climate, warns influential investor initiative»?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Ja.

#### Vraag 2, 3, 4

Wat is uw algemene reactie op dit onderzoek van het Transition Pathway Initiative van het Grantham Research Institute van de London School of Economics?

In hoeverre acht u de conclusies van het Grantham Research Institute toepasbaar voor de Nederlandse situatie, inclusief Air France-KLM?

Bent u bereid om de onderzoekers van het Grantham Research Institute te vragen om hun onderzoek uit te breiden naar de Nederlandse situatie, inclusief Air France-KLM? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 2, 3, 4

Het is interessant om vergelijkingen te zien tussen luchtvaartmaatschappijen, zowel wat betreft de mate waarin zij actief communiceren over hun CO<sub>2</sub>-uitstoot en -doelstellingen als hoe hun energie-efficiëntie zich onderling verhoudt.

Het onderzoek trekt algemene conclusies over de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de internationale luchtvaart. Die zijn ook van toepassing op de internationale luchtvaart van en naar Nederland en op Air France-KLM. Daarnaast worden

<sup>1</sup> Website London School of Economics and Political Science (Transition Pathway Initiative), 5 maart 2019 (<http://www.lse.ac.uk/GranthamInstitute/tpi/leading-airlines-failing-to-plan-for-long-haul-on-climate-warns-influential-investor-initiative/>)

conclusies getrokken over specifieke luchtvaartmaatschappijen. Air France-KLM maakt daar geen onderdeel vanuit.

Zoals ik uw Kamer heb toegelicht in mijn brief over het klimaatbeleid voor de luchtvaart van 27 maart 2019 kan het reduceren van CO<sub>2</sub>-uitstoot door de luchtvaart via grofweg drie sporen: 1) duurzamer vliegen, 2) compenseren van uitstoot in andere sectoren en 3) alternatieven voor vliegen. Het onderzoek van het Transition Pathway Initiative richt zich uitsluitend op de effecten uit het eerste spoor. Daarnaast is het onderzoek gericht op relatieve CO<sub>2</sub>-uitstoot, per passagier kilometer. Voor het behalen van de klimaatdoelstellingen is vooral de absolute CO<sub>2</sub>-uitstoot (in grammen) relevant. Ik zie daarom geen reden om de onderzoekers om aanvullend onderzoek te vragen.

Vraag 5

Onderschrijft u de conclusie dat de luchtvaartsector in het algemeen een significante en snel groeiende bijdrage levert aan klimaatverandering? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5

Ja.

Vraag 6

Onderschrijft u de conclusie dat de langetermijndoelen van de onderzochte grote luchtvaartbedrijven niet voldoende zijn om de opwarming van de aarde te beperken tot 1,5°C en zelfs niet voldoende zijn om deze opwarming te beperken tot onder 2°C? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6

Het onderzoek concludeert vooral dat in openbare documenten van de meeste luchtvaartbedrijven onvoldoende staat over concrete klimaatdoelstellingen voor de lange termijn. De luchtvaartsector wordt echter door de overheid gereguleerd, primair vanuit de VN-organisatie voor burgerluchtvaart (ICAO). De algemene boodschap van de onderzoekers is dat scherpere doelstellingen nodig zijn. Zoals ik uw Kamer reeds schreef in mijn brief over het klimaatbeleid voor luchtvaart van 27 maart 2019 zet Nederland zich samen met andere Europese landen in voor afspraken binnen ICAO over een hogere ambitie en over de effectieve inzet van maatregelen, ook op de lange termijn.

Vraag 7, 8

Onderschrijft u de conclusie dat veel reductiestrategieën in de luchtvaartsector gebaseerd zijn op koolstofcompensatie, terwijl het onduidelijk blijft hoe de luchtvaartmaatschappijen hun daadwerkelijke uitstoot gaan reduceren? Zo nee, waarom niet?

Onderschrijft u de conclusie dat de luchtvaartsector in het algemeen zijn uitstoot significant zal moeten inkrimpen om de opwarming van de aarde te beperken tot maximaal 1,5°C? Zo nee, welke sectoren gaan in uw ogen de naar verwachting toenemende CO<sub>2</sub>-uitstoot van de luchtvaartsector opvangen?

Antwoord 7, 8

Voor het behalen van de temperatuurdoelstelling van Parijs zal de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de internationale luchtvaart in absolute zin omlaag moeten. Zonder op marktwerking gebaseerde systemen – zoals het EU emissiehandelssysteem (ETS) en het mondiale CO<sub>2</sub> compensatie- en reductiesysteem (CORSIA) – kan de luchtvaartsector met de thans beschikbare middelen en technologie de komende jaren de klimaatdoelstellingen niet realiseren. De mondiale luchtvaartsector verwacht vanaf 2035 voor het behalen van reductiedoelstellingen zonder het instrument van CO<sub>2</sub> compensatie (CORSIA) te kunnen. Of dit daadwerkelijk het geval is, zal blijken uit tussentijdse evaluaties.

Compensatie van CO<sub>2</sub>-uitstoot door de internationale luchtvaart in andere sectoren is onderdeel van de reductiestrategie die landen wereldwijd zijn overeengekomen in ICAO. Belangrijk uitgangspunt voor Nederland is dat deze compensatie leidt tot additionele CO<sub>2</sub>-reductie in sectoren en landen bovenop bestaande maatregelen in het kader van Parijs. Daarnaast wordt beleid gevoerd om ook de uitstoot binnen de sector zelf te reduceren. Bijvoorbeeld

door eisen te stellen aan de prestaties van nieuwe vliegtuigen en de toepassing van duurzame hernieuwbare brandstoffen. Om op termijn reductiedoelstellingen te realiseren zonder compensatie van CO<sub>2</sub>-uitstoot zijn duurzame innovaties nodig. Hierbij kunt u denken aan synthetische kerosine en hybride/elektrisch vliegen.

#### Vraag 9

Erkent u dat een krimp van het aantal vluchten een gunstig effect zal hebben op het inkrimpen van de uitstoot van de luchtvaartsector? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 9

Als mondiaal minder gevlogen wordt, stoot de internationale luchtvaartsector minder CO<sub>2</sub> uit. Als alleen van en naar Nederland minder gevlogen wordt is het effect minder duidelijk als gevolg van onder andere uitwijkgedrag en emissies door andere modaliteiten. Als alleen Nederland de CO<sub>2</sub>-uitstoot terug dringt, heeft dat op mondiale schaal nauwelijks effect. Daarom pleit ik voor een internationale aanpak, zoals beschreven in mijn brief over het klimaatbeleid voor luchtvaart van 27 maart 2019.

#### Vraag 10

Onderschrijft u de conclusie dat er in het algemeen meer transparantie nodig is over de wijze waarop luchtvaartmaatschappijen omgaan met hun koolstofcompensatie en reductieprogramma's? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 10

Ik hecht aan een goed inzicht in de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de internationale luchtvaart en in de effectiviteit van het klimaatbeleid voor de luchtvaart. Onder het EU ETS voor de luchtvaart, en sinds dit jaar ook in het kader van CORSIA, monitoren luchtvaartmaatschappijen hun CO<sub>2</sub>-uitstoot. Hierover rapporteren ze aan de bevoegde overheidsinstanties in hun land middels rapportages die door een externe partij zijn geverifieerd. In Nederland is die bevoegde instantie de Nederlandse Emissieautoriteit. Voor de wijze van monitoren, rapporteren en verifiëren bestaan EU voorschriften (voor het EU ETS) en ICAO voorschriften (voor CORSIA). Op deze wijze wordt op zowel EU- als ICAO-niveau transparantie en inzicht geboden over de emissies. Ik hecht er ook belang aan dat in de verdere ontwikkeling van compensatieprogramma's, zoals CORSIA, het inzicht in de wijze waarop maatschappijen hun emissies compenseren wordt vergroot.

#### Vraag 11, 12

Onderschrijft u de conclusie dat luchtvaartmaatschappijen in het algemeen niet mogen wegstijgen van de extra impact van uitstoot op grote hoogte? Zo nee, waarom niet?

Onderschrijft u de conclusie dat de extra impact van uitstoot op grote hoogte nadrukkelijker moet worden meegenomen in statistieken en rekenmodellen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat is uw inzet om dit te bevorderen?

#### Antwoord 11, 12

Zoals aangegeven in mijn brief over het klimaatbeleid voor luchtvaart van 27 maart 2019 is CO<sub>2</sub> niet het enige broeikasgas dat vrijkomt bij verbranding van kerosine. Naast waterdamp zijn ook de concentraties van stikstof en fijnstof van invloed op het klimaat, bijvoorbeeld door het veroorzaken van vliegtuigstrepen en het beïnvloeden van al aanwezige bewolking. Over de bijdrage aan klimaatverandering van de niet-CO<sub>2</sub> emissies op grote vlieghoogte bestaat nog veel onzekerheid ondanks langdurig wetenschappelijk onderzoek. Op dit moment wordt op internationaal niveau vanwege de grote onzekerheid niet gewerkt met zogenaamde «CO<sub>2</sub>-equivalenten» voor luchtvaart. Ik acht het wenselijk dat op termijn andere klimaatemissies expliciet kunnen worden meegewogen in het klimaatbeleid voor luchtvaart. Hiertoe zal echter eerst (internationaal) meer kennis moeten worden opgebouwd.

Vraag 13, 17

Erkent u dat de uitkomsten van dit onderzoek het aandeelhouderschap in Air France-KLM, een luchtvaartmaatschappij die vooralsnog gericht is op groei en dus groei van de CO<sub>2</sub>-uitstoot (ondanks de gerealiseerde en voorgenomen maatregelen ter beperking ervan), niet te verenigen is met een klimaatbeleid dat gericht is op beperking van de CO<sub>2</sub>-uitstoot? Zo nee, waarom niet?  
Erkent u dat de aankoop van aandelen Air France-KLM, een investering in een luchtvaartbedrijf wiens verdienmodel gebaat is bij het steeds meer (netto) verbranden van fossiele brandstoffen, onverantwoord is in het licht van de klimaatcrisis? Zo nee, waaruit blijkt dat het doel om de opwarming van de aarde te beperken tot maximaal 1,5°C dichterbij gekomen is door de aankoop van deze aandelen?

Antwoord 13, 17

Wat betreft mijn reactie op het onderzoek, verwijs ik u naar mijn antwoord op de vragen 2, 3 en 4. De aandelen in de holding Air France-KLM veranderen niets aan mijn inspanningen om de luchtvaartsector te verduurzamen. Aan de Duurzame Luchtvaarttafel werkt mijn ministerie samen met sectorpartijen, kennisinstellingen, brancheorganisaties en maatschappelijke organisaties aan een verdergaande CO<sub>2</sub>-reductie.

Vraag 14, 15, 16

Zijn de uitkomsten van dit onderzoek voor u aanleiding om het begrip «publiek belang», dat bij de aankoop van aandelen Air France-KLM vooral als economisch belang werd gezien, anders te gaan definiëren, namelijk in termen van de klimaatopgave? Zo nee waarom niet?  
Hoe gaat u uw rol als actieve aandeelhouder van een vervuilend luchtvaartbedrijf inzetten om het publieke belang van een leefbare aarde te realiseren, inclusief het beperken van de opwarming van de aarde tot maximaal 1,5°C en het stoppen van de zesde uitstervingsgolf?  
Hoe gaat u uw rol als actieve aandeelhouder van een vervuilend luchtvaartbedrijf inzetten om dit bedrijf voor te bereiden op het scenario waarin de luchtvaartsector te maken krijgt met een sterke krimp van het aantal vluchten?

Antwoord 14, 15, 16

Zoals gemeld in de beantwoording van de schriftelijke vragen inzake de aankoop van aandelen Air France-KLM van 4 maart jl. is de doelstelling van het aanschaffen van dit aandelenbelang het borgen van het Nederlandse publieke belang dat samenhangt met het bestemmingennetwerk op Schiphol en het vestigingsklimaat. Klimaatopgaven hebben geen directe rol gespeeld. De aandelenpositie in Air France-KLM doet niets af aan de inspanningen van het kabinet om de luchtvaart te verduurzamen en zowel nationaal (o.a. de Duurzame Luchtvaarttafel) en internationaal (EU, ICAO) zet het kabinet zich in voor de publieke belangen inzake duurzaamheid en klimaat gerelateerd aan de luchtvaart. In het debat over de aandelenaankoop van 5 maart jl. is erop gewezen dat een brede afweging over de ontwikkeling van de luchtvaart, inclusief het klimaat zal worden gemaakt in de komende Luchtvaartnota. Ook zal daarbij aan de orde komen welke instrumenten daarvoor worden ingezet.