

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

447

Vragen van de leden **Bamenga** en **Rooderkerk** (beiden D66) aan de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *maatregelen die contraproductief werken voor het oplossen van de klimaatcrisis* (ingezonden 18 oktober 2024).

Antwoord van Minister **Madlener** (Infrastructuur en Waterstaat) en van Staatssecretaris **Jansen** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 4 november 2024).

Vraag 1

Beschikt u over een inschatting van de extra CO₂ die wordt uitgestoten en meetelt voor de nationale doelen als gevolg van de opening van Lelystad Airport voor burgerluchtvaart?

Antwoord 1

In de eerder uitgevoerde milieueffectrapportages uit 2014 en 2018 is de totale hoeveelheid aan emissies (inclusief CO₂) in beeld gebracht. Bij een eventueel besluit tot opening van de luchthaven voor groot handelsverkeer wordt ter onderbouwing van het te wijzigen luchthavenbesluit een door de luchthaven te actualiseren milieueffectrapportage aangeleverd. De totale hoeveelheid aan CO₂ uitstoot wordt daarbij in beeld gebracht. In tegenstelling tot 2014 en 2018 gaat het bij een eventueel te wijzigen Luchthavenbesluit over 10.000 vliegtuigbewegingen in plaats van 45.000.

Vraag 2

Zo ja, kunt u die met de Kamer delen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2

Bij een eventueel besluit tot opening van de luchthaven voor groot handelsverkeer zal de milieueffectrapportage een onderbouwing vormen voor het te wijzigen luchthavenbesluit. Deze zal de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, zoals gebruikelijk bij het in procedure brengen van een luchthavenbesluit, aan het parlement voorhangen.

Vraag 3

Kunt u hierbij ingaan op de verschillende onderdelen die extra uitstoot veroorzaken: opstijgende en landende vliegtuigen, de grondoperatie van de luchthaven en de verkeersaantrekkende werking?

Antwoord 3

De verschillende onderdelen die specifiek inzichtelijk gemaakt kunnen worden, worden getoond in de te actualiseren milieueffectrapportage door Lelystad Airport.

Vraag 4

Is de Minister van Klimaat en Groene Groei persoonlijk geconsulteerd over het voornemen om Lelystad Airport mogelijk in 2025 te openen voor burgerluchtvaart?

Antwoord 4

In het regeerprogramma is opgenomen dat het kabinet in 2025 een besluit neemt over de opening van Lelystad Airport voor groot handelsverkeer. De Minister van Klimaat en Groene Groei is onderdeel van het kabinet.

Vraag 5

Zo ja, kunt u ingaan op de tijdlijn van het besluitvormingsproces? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5

In het regeerprogramma staat opgenomen dat het kabinet in 2025 een besluit neemt over opening van Lelystad Airport voor groot handelsverkeer. Voor dit besluit genomen kan worden zal er in ieder geval een natuurvergunning moeten zijn verleend. Daarnaast wordt onder andere het milieueffectrapport door de luchthaven geactualiseerd en moet een gewijzigd Luchthavenbesluit voorbereid worden. Zodra er zicht is op een definitieve planning van deze producten wordt de Kamer geïnformeerd over de besluitvormingsstappen. De rol van het parlement is (ook) via de voorhangprocedure geborgd.

Vraag 6

Beschikt u over een inschatting van de extra CO₂-uitstoot die kan worden veroorzaakt door het mogelijk terugdraaien van zero-emissiezones?

Antwoord 6

In het Klimaatakkoord is voor zero-emissiezones gerekend met een reductie van 1Mton CO₂-uitstoot per jaar vanaf 2030.

Vraag 7

Zo ja, kunt u die met de Kamer delen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 7

Ja, zie het antwoord op vraag 6.

Vraag 8

Is de Minister van Klimaat en Groene Groei persoonlijk geconsulteerd over het voornemen om zero-emissiezones mogelijk terug te draaien?

Antwoord 8

Besluitvorming hierover vindt plaats in het kabinet. In aanloop daarnaar vindt contact op ambtelijk niveau plaats met het Ministerie van KGG.

Vraag 9

Zo ja, kunt u ingaan op de tijdlijn van het besluitvormingsproces? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 9

Het kabinet streeft naar besluitvorming op korte termijn.

Vraag 10

Bent u het ermee eens dat de onduidelijkheid rond zero-emissiezones bijdraagt aan het beeld van «zwabberbeleid» en dat in plaats daarvan ondernemers beter geholpen kunnen worden met verduurzamen?

Antwoord 10

Het kabinet streeft naar duidelijkheid op korte termijn.

Vraag 11

Bent u het ermee eens dat het openstellen van Lelystad Airport voor burgerluchtvaart en het terugdraaien van het besluit over zero-emissiezones de opgave voor het kabinet om te voldoen aan de Klimaatwet en de klimaatdoelen voor 2030 vergroot?

Antwoord 11

Wanneer zero-emissiezones vóór 2030 worden ingevoerd, dragen de effecten bij aan het behalen van het klimaatdoel voor 2030. Voor gemeenten is het invoeren van een zero-emissiezone bovendien gericht op het verbeteren van de luchtkwaliteit in stedelijke gebieden en het vergroten van de leefbaarheid. De zones worden ingesteld om fijnstof (PM10), stikstofoxiden (NO_x) en geluidsoverlast (dB) terug te dringen. Een andere reden om een zero-emissiezone in te voeren is om de vraag naar zero-emissievoertuigen te stimuleren.

Bij een eventueel besluit tot opening van Lelystad Airport voor groot handelsverkeer zal ter onderbouwing van het te wijzigen luchthavenbesluit een, door de luchthaven, te actualiseren milieueffectrapportage ter beoordeling worden aangeleverd waarbij alle effecten in beeld worden gebracht. Het effect op CO₂ maakt hier deel van uit en wordt meegewogen in de besluitvorming. Daarbij is ook de luchtvaartcontext waarin het besluit plaats vindt belangrijk. Denk bijvoorbeeld aan de aangekondigde krimp van het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol en de inzet op verduurzaming van luchtvaart.

Vraag 12

Zo ja, vindt u dat verstandig beleid? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 12

Besluitvorming moet nog plaatsvinden.

Vraag 13

Kunt u deze vragen afzonderlijk beantwoorden en uiterlijk voor de behandeling van de begroting van het Ministerie van Klimaat en Groene Groei (5 november 2024)?

Antwoord 13

Ja.