

Vergaderjaar 2018–2019

31 936

Luchtvaartbeleid

32 813

Kabinetsaanpak Klimaatbeleid

Nr. 611

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 15 mei 2019

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 4 april 2019 overleg gevoerd met mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 27 maart 2019 inzake klimaatbeleid voor luchtvaart (Kamerstukken 31 936 en 32 813, nr. 585).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,
Israel

Voorzitter: Middendorp
Griffier: Koerselman

Aanwezig zijn tien leden der Kamer, te weten: Amhaouch, Gijs van Dijk, Remco Dijkstra, Graus, Kröger, Laçin, Middendorp, Paternotte, Van Raan en Stoffer,

en mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 14.32 uur.

De voorzitter:

Goedemiddag allemaal. Ik heet de Minister welkom bij dit algemeen overleg van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat over het klimaatbeleid voor de luchtvaart. We hebben de aanwezige leden de tijd gegeven, zodat zij hier allen konden zijn. Welkom dus ook aan de leden: de heer Paternotte van D66, de heer Dijkstra van de VVD, de heer Van Raan van de Partij voor de Dieren, de heer Laçin van de Socialistische Partij, de heer Van Dijk van de PvdA, de heer Amhaouch van het CDA en de heer Stoffer van de SGP. Welkom. Bovenal welkom aan iedereen die belangstelling toont door hier te zijn of door in te loggen, en ik vermoed zomaar dat dat laatste massaal is gedaan.

Ik stel voor om in eerste termijn een spreektijd aan te houden van vier minuten. Daarna is het woord aan de Minister voor de beantwoording. Ik hoor een voorstel waarmee ik wel akkoord wil gaan: in de eerste termijn twee interrupties per spreker.

Ik wil het woord geven aan de heer Paternotte.

De heer Paternotte (D66):

Bij zo veel belangstelling moet je toch gaan staan.

Voorzitter. Ik zeg het maar meteen: het blijft moeilijk te verteren dat klimaatverandering een opgave is voor ons allemaal – bijna alle sectoren vallen onder het klimaatakkoord van Parijs – maar dat de luchtvaart en de scheepvaart er met de rode lantaarn achteraan hobbelen. Natuurlijk is het voor de luchtvaart lastig, want we kunnen voorlopig evenmin met de fiets als met een elektrisch vliegtuig naar Amerika. Onze eigen luchtvaartsector loopt relatief gezien al voorop: een schone vloot van KLM, biokerosine, easyJet Nederland als de schoonste van Europa en serieuze investeringen om vloten te vernieuwen en elektrisch vliegen dichterbij te brengen. Daarmee is de Nederlandse luchtvaart misschien wel het mooiste jongetje van de klas, maar die klas is wel een heel vieze klas.

Dus de complimenten aan de Minister en aan de sector voor het feit dat er plannen liggen. Ook CE Delft erkent dat die ambitieuzer zijn dan in veel andere landen. Maar na het lezen van het Ontwerpakkkoord Duurzame Luchtvaart, met daarin verschillende prognoses over de luchtvaart, vraag ik mij af of de politiek wel genoeg richting heeft gegeven aan de klimaat-tafel luchtvaart. Mijn verwachting was dat de klimaattafel zou bedenken hoe we Parijs halen. Daarom vraag ik hoe zich dit nu verhoudt tot de ambitie om de CO₂-uitstoot in 2030 met ten minste 49% terug te brengen en in 2050 naar bijna nul terug te brengen. Als het aan D66 ligt, dan gaan we onze luchtvaart echt stevig vergroenen naar schoner en stiller. Dat kan door een eerlijke prijs voor vliegen, door alternatief vervoer aantrekkelijker te maken en door innovatie in Nederland te laten vliegen.

Een eerlijke prijs voor vliegen kan het beste worden bereikt door een vliegtaks en een accijns op kerosine te introduceren. Ik hoor graag van de Minister hoe het met de lobby daarvoor gaat. Als we het hebben over een eerlijke prijs voor vliegen, dan moeten we het ook hebben over een eerlijke prijs voor de uitstoot van vliegtuigen. In de brief van de Minister, en indirect ook in het ontwerpakkkoord, wordt het Europese ETS, het

emissiehandelssysteem, genoemd als dé manier om de uitstoot van luchtvaartmaatschappijen terug te dringen, door de uitstoot te beprijzen. Het is een soort van «de vervuiler betaalt» en het is de ultieme prikkel voor de maatschappij om minder uit te stoten. Dat is een goed idee. Alleen, de vervuiler betaalt niet of slechts gedeeltelijk. 82% van de emissierechten wordt namelijk gratis uitgedeeld. Voor de toekomst en het klimaat moeten we echt serieus werk maken van dit Europese systeem. Eerste stappen zijn het instellen van een serieus CO₂-plafond voor de luchtvaart in Europa en het stoppen met het uitdelen van gratis emissierechten. Graag hoor ik dan ook van de Minister hoe zij een einde wil maken aan deze Oprah Winfrey Show waarin iedereen van alles gratis krijgt. Welk CO₂-plafond gaat zij neerzetten voor ETS om in 2070 op nul emissies uit te komen? Hoe ziet dit traject er dan uit?

Voor internationale luchtvaart buiten Europa word ik steeds verwezen naar CORSIA. Ik heb daarbij twee grote zorgen. Hoe gaat de Minister ervoor zorgen dat CORSIA geen papieren tijger wordt doordat emissies afgekocht kunnen worden door ergens met een goed verhaal een bos aan te planten? Klopt het dat CORSIA het mogelijk maakt dat bossen die reeds aangeplant zijn of die in het verleden door maatschappijen zijn opgekocht, ook kunnen worden meegeteld om toekomstige emissies af te kopen? Hoe gaan we ervoor zorgen dat we straks niet slechter af zijn met CORSIA dan met ETS? Kan de Minister ons garanderen dat CORSIA nooit ten koste zal gaan van het ambitieniveau dat we nu met ETS hebben?

Voorzitter. Dan de positieve dingen ten aanzien van bijvoorbeeld innovatie. Het wordt allemaal genoemd, van biokerosine tot elektrisch vliegen. Maar welke afspraken heeft de Minister los van het Corporate Biofuel Programme over bijvoorbeeld biokerosine gemaakt, rijksbreed en met de universiteiten, opdat wij ons hiervoor inzetten? Zijn er met Defensie al afspraken gemaakt over biokerosine? Zien we die fabriek voor biokerosine binnenkort ook in Nederland?

Tot slot. Het is een blijvend punt: het stimuleren van reizen met de trein. Al bijna een jaar geleden riepen de opperhoofden van NS en KLM de overheid ertoe op te zorgen voor meer treinverbindingen. Maar heel vaak zijn die er al. Je kunt al met de trein van Brussel naar Amsterdam, of van Zaventem naar Schiphol, of van Schiphol naar Frankfurt. Maar als ik naar de website van de KLM ga, kan ik wel een vlucht boeken van Brussel naar Amsterdam of een ticket kopen voor een treinreis van Brussel naar Parijs, maar ik kan geen ticket kopen voor een treinreis van Brussel naar Amsterdam. Als ik op de websites van Google Flights of Expedia kijk, dan wordt mij niet aangeboden om de reis van Amsterdam naar Frankfurt per trein af te leggen, ook al is dat de goedkoopste reis.

De voorzitter:

Rondt u af?

De heer Paternotte (D66):

Het is leuk dat de sector ons tot iets oproept, maar ik zou de Minister willen vragen om nou eens met de OTA's, de online travel agencies, en de luchtvaartmaatschappijen om de tafel te gaan om ervoor te zorgen dat zij dat schone alternatief, de trein, gewoon aan gaan bieden. Want die treinverbindingen zijn er heel vaak al. De ILT heeft niet voor niets uitgezocht dat voor een kwart van de vluchten vanaf Schiphol geldt dat je bijna net zo snel met de trein reist als met het vliegtuig. Het is alleen zaak dat dit ook wordt aangeboden.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik zag dat de heer Van Raan en de heer Laçin in een soort fotofinish om een interruptie vroegen, maar de heer Laçin was net iets eerder. Gaat uw gang.

De heer **Laçin** (SP):

Dat klopt helemaal, voorzitter. Een vraagje aan de heer Paternotte. We zien dat alle sectoren plannen hebben of al uitvoeren om de uitstoot van broeikasgassen voor 2030 – ten opzichte van 2005 of 2000; welk jaartal je ook neemt – te halveren. Maar in het plan dat de luchtvaartsector heeft gepresenteerd, Slim én duurzaam, wordt eerst een fictieve groei tot 2030 berekend. Vervolgens wordt een CO₂-reductie ingepland van 35%. Daardoor kom je eigenlijk uit op de CO₂-reductie van een paar jaar geleden. Vindt D66 net als de SP dat dit gewoon slappe hap is en dat Slim én duurzaam opnieuw uitgetekend moet worden, en dan met echte CO₂-reductieplannen ten opzichte van 2005, zoals alle andere sectoren dat hebben gedaan?

De heer **Paternotte** (D66):

CE Delft heeft twee dingen gedaan. Enerzijds heeft het gezegd dat Slim én duurzaam en het ontwerpakkoord ambitieuzer zijn dan wat je in welk ander Europees land dan ook op dit moment ziet. Dan moeten we ook zeggen: dat is op zich mooi. Maar is dat genoeg? Nee, want je blijft dat enorme gat zien tussen alle sectoren die gewoon mee moeten doen en de klimaatdoelen moeten halen en de luchtvaart. Ik snap dat het voor de luchtvaart heel lastig is, maar de luchtvaart wil zich te weinig vastpinnen op concrete, harde ambities waar we ook wat mee kunnen. Dus ik wil niet zeggen «slappe hap», maar het is wat mij betreft inderdaad niet genoeg.

De **voorzitter**:

Dat is voor de heer Laçin voor nu genoeg. Ik geef het woord aan de heer Van Raan. Gaat uw gang.

De heer **Van Raan** (PvdD):

De heer Paternotte schetst inderdaad het beeld dat Slim én duurzaam niet genoeg is. Op aanvraag van burgers is voor de luchthaven in Eindhoven voor het eerst een onderzoek gedaan waarin een krimpscenario is opgenomen. Misschien is de heer Paternotte daarmee bekend. 25% van de bevolking steunt krimp niet om het krimpen, maar omdat krimp nodig is om de klimaatdoelstellingen te halen. Als er voorstellen komen om ook rond andere luchthavens krimpscenario's te introduceren, zou D66 die dan steunen?

De heer **Paternotte** (D66):

Wij zeggen allemaal niet dat de luchtvaart moet krimpen. Dat zegt alleen de Partij voor de Dieren, de partij die de heer Van Raan vertegenwoordigt. We hebben daar de vorige keer ook een debat over gehad. Ik zie dat GroenLinks twijfelt. Ongetwijfeld gaat we wat dat betreft zo meteen het nieuws horen.

De **voorzitter**:

Ik geef het signaal als het zover is. Beantwoordt u nu de vraag van de heer Van Raan.

De heer **Paternotte** (D66):

Nee, wij zijn er geen voorstander van. De ene luchthaven kan krimpen en de andere kan groeien, maar dan ben je niet zo heel erg veel verder. Het gaat er natuurlijk om dat we de totale uitstoot van de luchtvaart onder controle krijgen. U wilt het aantal vliegbewegingen op Schiphol terugbrengen naar 300.000; ik heb u gevraagd hoe u dat precies wilt doen. Dat speelt natuurlijk ook een rol. Hoe gaan we al die bestaande rechten afkopen? Hoeveel miljard wilt u daar precies voor vrijmaken? Daarop heb ik van u nog steeds geen antwoord gehad. Als dat miljarden euro's kost, denk ik dat we die waarschijnlijk op een efficiëntere manier kunnen inzetten om ervoor te zorgen dat we de klimaatdoelen halen dan door

Schiphol te laten krimpen en geld over te maken aan luchtvaartmaatschappijen.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik stel voor dat u die vraag even bewaart voor uw interruptie. De heer Van Raan had nog een vervolgvraag aan u.

De heer Van Raan (PvdD):

Wat we nu horen van de heer Paternotte is eigenlijk wel goed nieuws, want hij zegt dat we naar het totaal moeten kijken, en niet per luchthaven. Dan sluit de heer Paternotte zo'n scenario voor de gehele luchtvaartsector misschien niet uit. Dat zouden we op z'n minst moeten kunnen bekijken als de reductieplannen van de sector of van de Minister zelf niet voldoende zijn. Het is denk ik goed om te horen dat D66 dat niet langer uitsluit.

De voorzitter:

Ik geef het woord aan de heer Paternotte. Vindt hij dat ook goed om te horen? Of is dit geen vraag? Ik weet het niet helemaal zeker.

De heer Paternotte (D66):

Het is heel vaak zo dat de heer Van Raan concludeert dat hij blij is iets te horen, terwijl ik dan denk: heb ik dat dan gezegd? Als je wilt weten wat ik heb gezegd, verwijs ik naar de notulen: wat ik heb gezegd, komt gewoon letterlijk in de notulen. Wat je uiteindelijk wilt – dat is de stip op de horizon – is dat er een plafond is dat betrekking heeft op de CO₂-uitstoot, maar niet op het aantal, dat betrekking heeft op de hinder en de impact op het land, maar niet op het aantal. Volgens mij zouden wij elkaar daarin moeten kunnen vinden. Nu sturen wij voor Eindhoven en Amsterdam vooral op aantallen. Gelukkig hebben wij nog andere prikkels om te sturen op het soort vliegtuigen dat daar dan komt, zoals de luchthavengelden. Maar ja, het aantal... Twee A380-toestellen hebben uiteindelijk een veel grotere impact dan twee heel kleine vliegtuigen die ook onder de burgerluchtvaart vallen. Dat is dus waar we het meest in geïnteresseerd zouden moeten zijn.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Er schiet me een vraag te binnen. Een paar maanden geleden mocht ik in de media vernemen dat de hele Kamer zich aansloot bij voorstellen van D66 en de ChristenUnie om Rotterdam Zestienhoven en Eindhoven Airport niet verder te laten groeien. Dat verbaasde mij heel erg. Volgens mij zeggen een aantal partijen dat al veel langer, maar dat terzijde. Wat ik dan in het kader van duurzame luchtvaart, maar ook in het kader van overlast voor omwonenden niet heel goed begrijp, is waarom D66 en de ChristenUnie – die hier niet is – ervoor kiezen om specifiek Rotterdam en Eindhoven aan te wijzen als luchthavens die niet gaan groeien. Dan rijst natuurlijk meteen de vraag: waarom Schiphol dan wel? Waarom dan wel Lelystad Airport opengooien? Is dat dan duurzaam? Stoten die vliegtuigen niks uit? Of zijn daar geen omwonenden? Waarom kiezen D66 en de heer Paternotte ervoor om wel een knip te maken in «geen groei», maar niet uit te gaan van het totaal?

De voorzitter:

Dank u wel.

De heer Paternotte (D66):

Dat is heel simpel. We hebben het hier uitgebreid over Schiphol. We weten allemaal precies wanneer we over Schiphol gaan praten en wanneer we daar met z'n allen besluiten over gaan nemen. Hetzelfde geldt voor Lelystad. Dat zal waarschijnlijk volgende maand of de maand daarna al gaan gebeuren. Maar de luchthaven in Eindhoven zit volgend jaar aan zijn taks, aan zijn plafond. De luchthaven in Rotterdam zit daar nu aan, want daar gaat het natuurlijk om geluidsruimte. Die luchthavens geven nu signalen af dat zij over verdere groei nadenken. Dit lijkt mij dan een goed moment om aan te geven hoe wij daartegenover staan. Want er ligt nu geen duidelijk traject voor waaruit blijkt wanneer wij daar anders over gaan besluiten. Het lijkt mij op zich niet onlogisch dat je daar dan... U noemt het een knip, maar u zegt ook weleens iets over vrachtluchten op Maastricht. Dan kan ik ook vragen waarom u dat niet voor alle andere luchthavens in Nederland zegt. Nou ja, dat komt omdat het dan gewoon even over Maastricht gaat.

De voorzitter:

Dat is bijna een tegenvraag. De heer Laçin heeft nog een vervolgvraag?

De heer Laçin (SP):

Ja, ik heb nog een vervolgvraag. De heer Paternotte schetst de situatie dat Rotterdam en Eindhoven aan hun taks zitten. Ik vind dat best grappig, want ik kan de heer Paternotte melden dat Schiphol ook aan zijn taks zit. Dat weten we: 500.000. Er zijn groeiplannen voor Eindhoven en Rotterdam. Nou, die zijn er ook voor Schiphol. De situaties van Schiphol, Rotterdam en Eindhoven zijn dus eigenlijk exact hetzelfde. De vraag is dus nogmaals: waarom wil D66 geen groei op die twee luchthavens, maar staat het wel open voor groei op Schiphol, terwijl dat ook gewoon niet duurzaam is?

De heer Paternotte (D66):

Omdat wij hier met elkaar gewoon heel duidelijke afspraken over hebben gemaakt: we gaan kijken naar de veiligheid, er moet nog een milieueffect-rapport komen en we vinden dat anticiperend handhaven moet zijn afgelopen. Als ik daarvan zou zeggen dat wij daar een standpunt over hebben en dat anderen zich daarbij aansluiten, dan zou dat een beetje gek zijn, want daar hebben we met elkaar zo ongeveer elke dag wel een discussie of debat over. En dat kunnen we niet van Rotterdam en Eindhoven zeggen. Ik heb overigens niet gezegd dat u zich bij ons aansloot; dat heeft u waarschijnlijk tegen een medium gezegd. Dat vind ik natuurlijk heel fijn; dat moet altijd kunnen.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik wil mevrouw Kröger van GroenLinks en de heer Graus van de PVV nog voorstellen. Welkom.

De heer Graus (PVV):

U hoeft mij niet voor te stellen. Ik zit hier al dertien jaar, hoor. Iedereen kent mij dus al. Maar u wilt mij welkom heten, neem ik aan.

De voorzitter:

Nou, ik zit hier vanaf half drie en ik wist niet dat u hier al dertien jaar zat,...

(Gelach)

De voorzitter:

... maar we zijn begonnen om half drie.

De heer Graus (PVV):

Meneer de voorzitter, ik zat hiernaast, in een AO over telecommunicatie. Ik ben simultaan aan het debatteren. Ik ga niet meer terug hoor, maar ik heb net even mijn inbreng hiernaast moeten leveren. Nu zit ik hier. Dat komt omdat ik in twee commissies zit. Drie zelfs! Mijn excuses.

De voorzitter:

Welkom, fijn dat u er bent. Mevrouw Kröger wilde al een interruptie plegen voordat zij welkom geheten was. Die ging denk ik over de inbreng van de heer Paternotte. Ik wil haar daarvoor graag de gelegenheid geven.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Zeker. Dank u, voorzitter, voor zowel het welkom als het woord. Ik ga toch even door over Rotterdam The Hague Airport. D66 is daar duidelijk over: geen groei. Waarom trekken we die lijn niet door naar de andere vliegvelden gelet op het feit dat je eigenlijk zegt dat de CO₂-uitstoot van de luchtvaart niet verder moet groeien, maar moet krimpen? Is de heer Paternotte dat met mij eens?

De heer Paternotte (D66):

Wat bij Rotterdam en Eindhoven specifiek een rol speelt, is dat de groei daar de afgelopen jaren heel hard is gegaan. Op Schiphol is dat ook gebeurd, maar Schiphol laten we nu een aantal jaren sowieso niet groeien. Dit kabinet is het eerste kabinet dat het aantal vliegbewegingen op Schiphol gewoon drie jaar lang niet laat groeien. Dat lijkt mij op zich een overzichtelijk en duidelijk verschil tussen die luchthavens. Waarom wij die lijn niet doortrekken? Ik zeg helemaal niet dat wij die lijn niet doortrekken. Ik zeg dat we een uitspraak over twee luchthavens doen, en inderdaad niet over Maastricht, of Eelde, of Bonaire International Airport, waar we ook over gaan spreken. Bij Schiphol en Lelystad is de situatie anders. We weten dat we over Lelystad volgende maand of de maand daarna een besluit gaan nemen. Verder loopt er voor Schiphol ook een traject.

De voorzitter:

Dank u wel. Dit leidt tot een vervolgvraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik hoor een hoop, maar niet echt een antwoord. De vraag is als volgt. De heer Paternotte roept op tot het instellen van een CO₂-plafond. Het lijkt mij dat we in Nederland een CO₂-plafond kunnen introduceren op het moment dat wij besluiten de luchtvaart niet meer te laten groeien. Vervolgens kun je een plan maken om die te reduceren. Dan hoop je op een heleboel techniek en andere innovaties, en dan maak je een plan hoe het naar nul moet. Maar waarom zou je voor Rotterdam The Hague Airport zeggen «het groeit niet», terwijl dit kabinet in een regeerakkoord besluit om zowel Schiphol als Lelystad te laten groeien? Want daardoor laat het kabinet de CO₂-uitstoot van de luchtvaart in Nederland groeien.

De heer Paternotte (D66):

Laat ik dan even specifiek op Lelystad ingaan.

De voorzitter:

Graag.

De heer Paternotte (D66):

Wij zijn niet de grootste fan van Lelystad Airport. Dat zit 'm overigens vooral in het feit dat de voorbereiding volgens ons waardeloos is geweest. Daardoor komen we op tijdelijke laagvliegroutes uit en daar is een heel groot deel van de mensen in Oost-Nederland echt niet blij mee. Verder was Lelystad bedoeld als overloopluchthaven, iets wat ook nog

niet geregeld is. Je beperkt de CO₂-uitstoot niet door Lelystad niet te openen als die vluchten er bijvoorbeeld op Schiphol of Eindhoven gewoon bij komen. Zo simpel is het niet. Daarom zeg ik dat je naar het totaal moet kijken. Daarom zou de stip op de horizon inderdaad een CO₂-plafond moeten zijn. Volgens mij is dat iets waar veel meer mensen mee worstelen. Vorig jaar heeft u zelf op een verkiezingsbijeenkomst in Zwolle een belofte gedaan: maak GroenLinks de grootste partij in Amsterdam en dan gaat zij...

De voorzitter:

Volgens mij hebt u al een antwoord op de vraag gegeven.

De heer **Paternotte** (D66):

Ik maak het nog heel even af, voorzitter.

De voorzitter:

Nu gaan we naar Zwolle en GroenLinks de grootste partij.

De heer **Paternotte** (D66):

Maak ons de grootste partij in Amsterdam – en dat is inderdaad ook gelukt – en dan gaan we met de aandelen Schiphol voorkomen dat Lelystad Airport open kan gaan. Ik denk dat heel veel mensen zich ook wel afvragen waarom u met die belofte helemaal niets heeft gedaan.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik wil snel het woord geven aan de heer Dijkstra, die ook altijd kort en puntig kan antwoorden.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Goedemiddag, voorzitter. Mensen vliegen graag en het is best wel leuk om te doen. Het is heerlijk om er even tussenuit te gaan, om een citytrip te maken, om een familiebezoek af te leggen, om te vliegen voor het werk of om op vakantie te gaan naar de zon. Het toestel zit dan vol met mensen en de belly zit vol met goederen; ze zijn op weg naar iets of iemand, om mensen gelukkig te maken. En iedereen aan boord heeft zijn eigen verhaal. Vliegen brengt de wereld tot elkaar, het levert wederzijdse contacten op en heeft dus ook echt een doel. Tegelijkertijd zitten er ook wel nadelen aan, zoals geluidsoverlast, waar omwonenden natuurlijk veel van weten. Het kan zeker geen kwaad om je wat bewuster te zijn van de omgeving en om milieuschade te voorkomen als dat kan.

Het vergroenen van deze sector, dat nodig is, kan grofweg op drie manieren. Je kan duurzamer vliegen, je kan elders compenseren en je kunt alternatieven bieden. In het regeerakkoord hebben we dan ook afgesproken dat de luchtvaartsector moet verduurzamen. De reducties van de internationale luchtvaart tellen niet mee voor de klimaatdoelstelling van Parijs. Daar kun je van alles van vinden, maar dat is gewoon een feit. Dat betekent dus ook dat de vermindering van de uitstoot vooral op mondiaal niveau moet plaatsvinden, via de VN-organisatie die daartoe is uitgerust. Overigens zijn de grootste landen die de meeste luchtvaart hebben daar ook bij aangesloten. Nederland zit daar ook bij en is daarin leidend.

De VVD wil de luchtvaart op mondiaal niveau verduurzamen, want dat werkt gewoon het beste. Er is echter ook Europees een heffing. Ik denk dat je ervoor moet oppassen dat je de luchtvaart niet kapotbelast. De marges zijn klein en de concurrentie is meedogenloos. Tegelijkertijd hebben wij wel de ambitie om de beste te zijn. Dus ook nationaal zitten we niet stil. De plannen zijn ambitieus en worden gedragen door de sector. Het actieplan Slim én duurzaam moet je volgens mij omarmen. De VVD wil dat de Minister zich daarvoor inzet op alle niveaus waarop zij dat kan doen. Kan zij dat ook toezeggen?

Drie punten in het plan Slim én duurzaam wil ik uitlichten. Ten eerste is dat de radicale vlootvernieuwing. Een nieuw toestel is natuurlijk veel schoner, en innovatie is goed. Het is echt aan de sector om dat zelf te doen. Dat is goed voor hun eigen portemonnee en het bedrijfsmodel, maar het is ook goed voor de omgeving. Dat is dus een win-win. Ik wil even nader inzoomen op twee dingen waarbij wij een rol spelen. Het eerste is: wij kunnen met name sturen op het realiseren van een beter luchtruim in Europa, zodat vliegtuigen niet meer om hoeven te vliegen. Als ze gewoon een directe route kunnen vliegen, dan scheelt dat iets van minimaal 8%. Dat is een heel simpele manier om winst te realiseren. Ik maak daar wel een opmerking bij. Ik vind dat de belangen van Defensie wel gewaarborgd moeten zijn. Defensie moet altijd kunnen oefenen en in crises ingezet kunnen worden. Die belangen zijn ononderhandelbaar. Ik wil dat de Minister zich ervoor gaat inspannen om in Europa de Single European Sky het liefst zo snel mogelijk en anders in stapjes gerealiseerd te krijgen. Dat betekent dat de problemen inzake Gibraltar tussen de Spanjaarden en de Engelsen – maar ook met de Franse verkeersleiders die dat niet willen loslaten – moeten worden opgelost. Gaat de Minister zich daarvoor inzetten?

Een ander punt – het laatste punt, voorzitter – is de inzet van duurzame brandstof, de biokerosine. We kennen misschien allemaal de patatvluchten, waarbij een bepaalde motor op frituurvet draait. Daarmee vlieg je dan naar Amerika. Maar ik vind dat we dat soort vluchten op biokerosine ook gewoon in Nederland moeten kunnen maken. We hebben de tools in huis. Het is nu nog wat duurder, dus het kostennadeel moeten we zien te beperken door dit vooral massaal te gaan doen en dat volume echt op te voeren. Dan kun je de luchtvaart op een heel goede manier verduurzamen. Zeker als je de opbrengst van een vliegtaks daarvoor kunt inzetten, dan is het echt de moeite waard om dat te overwegen. Dan snappen de mensen ook waarvoor ze dan iets extra's moeten betalen. Mijn vraag is dus: hoever staat het nou eigenlijk met de invoering van die vliegtaks en, vooral, hoe zit het met het Europese plan dat we eerst btw op tickets of accijns op kerosine gaan onderzoeken?

Ten slotte. De brief van de Minister geeft een goed overzicht van wat we allemaal doen en kunnen doen. Ik zag zelfs al een eerste update van het programma Slim én duurzaam; dat kan op onze steun rekenen. Ik wil van de Minister weten hoe zij deze ontwikkeling een plek gaat geven in de Luchtvaartnota, die wij eind van het jaar bespreken. Wat is allemaal concreet nodig voor wat we gaan doen? Hoe gaan we dit in samenwerking met de sector concreet voor elkaar krijgen?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Vier minuten exact! Ik geef het woord aan de heer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Het is even wennen, voorzitter. We spreken hier niet zo vaak staand. Voorzitter. Vandaag spreken we over duurzame luchtvaart. Die is om minstens drie redenen een fata morgana. Ten eerste zijn de megatonnen die bij de plannen van de sector horen, onverantwoord. Ten tweede geeft recent wetenschappelijk onderzoek aan dat de gangbare getallen waarmee we rekenen waarschijnlijk veel te laag zijn. En ten derde rekent de sector zich rijk. Maar laten we in ieder geval beginnen met de feitenbasis die ook de luchtvaartsector hanteert, want dat is wel zo prettig. Om te beginnen hebben we afgesproken dat we willen dat de temperatuurstijging onder de 1,5°C blijft. Die wens is het meest gebaat bij het hebben van een duidelijk beeld van het aantal megatonnen dat daarbij hoort op basis van een eerlijk deel, een naar rato fair share, dat voor Nederland zou zijn.

Voorzitter. Nu moet ik wel ingaan op wat cijfers. Het risico is dan altijd dat mensen afhaken, maar ik vraag u toch om er even bij te blijven, want het zijn interessante cijfers.

De voorzitter:

Ik ben heel goed in cijfers.

De heer **Van Raan** (PvdD):

PBL-cijfers laten zien dat de luchtvaartsector in 1990 6 megaton uitstootte en op dit moment 12 megaton uitstoot. De sector geeft aan bij het doorzetten van het beleid in 2030 op 17 megaton uit te komen. Dus: 6, 12, 17. Als we aan de luchtvaarsector dezelfde Parijse opdracht zouden geven als aan de mobiliteitstafel, een eerlijk deel naar rato – 50% reductie van de megatonnen in 2030 – dan zou je het rijtje 6, 12, 5 krijgen. We hebben dus een sector die zegt: 6 in 1990, 12 nu en 17 in 2030. Dat moet worden – Parijs, 1,5°C – 6, 12, 5. Met andere woorden, de sector zegt 17 megaton en Parijs zegt 5. Dat even voor het algemeen beeld. Hebben we dat? De sector: 17. Parijs: 5. Daar zit nogal een gat tussen. Maar daarom heeft de sector zijn plan opgesteld: Slim én duurzaam. In Slim én duurzaam presenteert de sector een reductie van 35% in 2030. Dat lijkt heel wat, maar dat is van 17 – weet u het nog? – naar pakweg 11. Met andere woorden, een de facto stilstand wordt gepresenteerd als een reductie van 35%. Je moet het maar durven.

De sector zegt dus 11, en het moet 5 worden. Dat is de eerste fata morgana, voorzitter.

De voorzitter:

Ik zie dat de heer Dijkstra wil interrumpen over de eerste fata morgana.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ik kan het cijfermateriaal van de heer Van Raan niet helemaal volgen, maar hij zal vast een punt hebben.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Dat is winst.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Vindt u innovatie belangrijk? Dat is eigenlijk mijn vraag. In het pakket Slim én duurzaam zit een stuk innovatie. Dat levert een reductie op. Afgezien van hoeveel dat is: vindt u dat belangrijk, ja of nee?

De heer **Van Raan** (PvdD):

Ja.

De voorzitter:

De heer Dijkstra heeft een vervolgvraag. Kunt u de microfoon uitzetten na het uitspreken van het woord «ja»? Want de camera richt zich op de microfoon die aanstaat.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Ja.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Dat is het antwoord waarop je hoopt. Als de Partij voor de Dieren innovatie inderdaad belangrijk vindt, hoe kan zij dan de luchtvaart met dat soort krimp cijfers – waar zij zo meteen mee komt – ieder perspectief ontnemen? U zegt dat de luchtvaart moet krimpen, maar wel moet innoveren. Het is of het een of het ander. Het kan toch niet allebei?

De heer **Van Raan** (PvdD):

Dat vind ik een heel rare tegenstelling van de VVD, van de heer Dijkstra, alsof je niet zou kunnen krimpen. Ik denk dat dit heel veel innovatie met zich mee zal moeten brengen. Ik heb begrepen dat hier allemaal jonge mensen van Schiphol zitten. Dat krimpscenario gaat heel veel innovatie vereisen omdat we ook andere vervoersmodaliteiten zullen moeten gaan ontwikkelen. Ik denk bijvoorbeeld aan het spoor. Ik vind de tegenstelling die de heer Dijkstra hier schetst, bijzonder vreemd. Die helpt ook niet echt.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

We hebben het volgens mij over de luchtvaart. De luchtvaart moet innoveren. Dat bent u met mij eens. U zegt dat er innovatie moet komen, maar die gaat er natuurlijk niet komen als u de luchtvaart geen enkel perspectief geeft op enige groei, op enige ontwikkeling of op wat dan ook. Ik ben het met u eens dat die innovatie dan wel gaat plaatsvinden, maar dat zal dan niet in Nederland zijn. En dat is juist wat we moeten willen. We moeten hier toch de beste worden als het gaat om verduurzaming en innovatie? Dan moet je de sector toch perspectief geven in plaats van zeggen dat de sector niet mag groeien, want dan komt de helft van de mensen op straat te staan. Maar u wilt wel dat de sector investeert in nieuwe toestellen en in innovatie. Dat kan toch niet waar zijn?

De heer **Van Raan** (PvdD):

De heer Dijkstra probeert mij te verleiden tot een soort discussie over techniek in een sector die zou kunnen opereren in een oneindige wereld. Het is niet zo dat die sector moet groeien. Er is een CO₂-plafond. De heer Paternotte van D66 heeft het net ook gezegd. Er is een plafond en daar zullen wij ons aan moeten houden. Het klimaat onderhandelt niet. Er is een getal: 5 megaton in 2030. Dat zal ontzettend veel innovatie behoeven, evenals een heel ander prijssysteem en misschien ook wel andere vliegtuigen. Want de luchtvaart zal niet weggaan, en dat is ook helemaal niet de bedoeling. Dat hoeft ook niet. Het is niet zo dat wij hier vliegtuigen staan te verbieden of dat wij willen dat er niet meer wordt gevlogen. Dat is niet aan de orde. Dus nogmaals, die tegenstelling – innovatie en het ontnemen van perspectief –... Ik denk dat het veel reëler is om te zeggen: dit is het perspectief van de luchtvaart en ga daar creatief mee om. Dat kan de luchtvaart best, maar hij moet wel een grens krijgen, anders gaat hij gewoon door. En dat is niet haalbaar.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik zie dat de heer Dijkstra toch nog een vervolgvraag heeft.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ja, we doen de interrupties in tweeën, toch?

Dat is een standpunt van de Partij voor de Dieren, maar het is toch wel handig om dat in mondiaal verband of in ieder geval in Europees verband te doen. U zegt: die luchtvaart verdwijnt niet; die blijft. De vraag blijft waarschijnlijk ook. Meer mensen komen in de middenklasse en zij willen waarschijnlijk ook vliegen. Dat is best leuk; dat is best interessant. Maar vanuit Nederland kan dat niet meer, dus: in Nederland draaien we Schiphol de nek om en draaien we KLM de nek om. Als het aan u ligt, verliezen we zo meteen de helft van de werkgelegenheid. En dat is dan allemaal maar goed, maar ondertussen nemen anderen het over die hier onze passagiers komen weghalen. Is dat het ideaal dat de Partij voor de Dieren voorstaat, een soort symboolpolitiek om hier de economie om zeep te helpen op het gebied van de luchtvaartsector terwijl die er gewoon blijft? Is het niet veel beter om dat mondiaal aan te pakken?

De heer **Van Raan** (PvdD):

Nou schetst de VVD een soort angstscenario waar ik me helemaal niet in herken. De heer Dijkstra denkt dat te kunnen doen, alsof de rest van de

wereld zich niet aan Parijs heeft gecommitteerd, alsof we niet voor de geweldige opgave staan om de broeikasgasuitstoot te beperken. Dat geldt dus voor alle landen. Ik vind het prima dat de heer Dijkstra nog steeds in het jarenvijftigdenken zit – het kan niet op; de groei van ons gaat ten koste van een ander en vice versa – maar zo is het niet meer. Das war einmal.

De voorzitter:

Dat veroorzaakt een interruptie door de heer Van Dijk en de heer Paternotte. O, pardon. Het is helemaal waar: zelfs voordat de heer Van Dijk dat kenbaar maakte, gaf de heer Amhaouch aan te willen interrumperen. Ik wil hem daarom graag eerst het woord geven.

De heer Amhaouch (CDA):

Het is goed dat er altijd wat cijfers genoemd worden. De heer Van Raan zegt: in 1990 6 megaton, dan 2018, en 30 jaar later een verdubbeling naar 12 megaton. Maar ik ken de heer Van Raan ook als een fair player. We hebben het klimaatakkoord van Parijs, waarin 195 landen bepaalde spelregels hebben afgesproken. Je kunt het fijn vinden of niet, maar een van de spelregels is dat de luchtvaart hierbuiten blijft. Ondanks de afspraak die 195 landen daarover hebben gemaakt, stralen de luchtvaartsector en de nationale overheden – wij hier – uit dat zij toch een bepaalde ambitie willen invullen om het aantal megatonnen naar beneden te trekken. De positionering dat wij hier een fata morgana nastreven – volgens mij waren dat uw woorden – en een onredelijk spel spelen, zou ik graag willen verwerpen. Wat de heer Van Raan zou moeten zeggen, is: wij hadden eigenlijk liever gehad dat dit ook in Parijs zat. Dat kan ik begrijpen, maar er is nu eenmaal een mondiale markt en er is een akkoord tussen 195 landen. Ik kan me de beelden op televisie nog herinneren toen dat gebeurde: mensen werden emotioneel over het halen van een bepaalde doelstelling. Maar als de heer Van Raan nu zegt «dit is allemaal slecht», dan doet hij echt Nederland tekort en dan doet hij die 195 landen tekort. We mogen best wel kritisch zijn op de luchtvaartsector, maar dan doet hij ook de luchtvaartsector, die daar serieus mee bezig is, tekort.

De voorzitter:

Uw vraag is duidelijk.

De heer Amhaouch (CDA):

Meneer Van Raan, kunt u nog eens even het eerlijke speelveld schetsen? Kunt u daarbij aangeven wat wij hebben afgesproken en wat de Partij voor de Dieren nog extra zou willen?

De heer Van Raan (PvdD):

Nee, dat niet. Ik maak wel drie opmerkingen bij hetgeen de heer Amhaouch net heeft gezegd.

De voorzitter:

Kort graag.

De heer Van Raan (PvdD):

Dank u wel, voorzitter. Ten eerste zegt hij: een fata morgana is onredelijk. Nou, dat is niet zo. We proberen gewoon te schetsen dat duurzame luchtvaart, zoals deze partijen die nu aan het inrichten zijn, een fata morgana is. Want daarmee gaan we het niet redden. Dat is één. Twee: het klimaat trekt zich helemaal niks aan van wat er wel of niet in Parijs is afgesproken. Helemaal niks. Het lijkt mij goed, het lijkt mijn partij goed, dat we schetsen wat er nodig is en kijken hoe we dat gaan bereiken. Dan drie. De heer Amhaouch spreekt over de plannen van de luchtvaart. Dat betreft CORSIA. Dat is het internationale plan. Een heel belangrijk onderdeel van CORSIA is om brandstoffen duurzaam te noemen – nu

moet u even opletten – op het moment dat ze van een duurzame raffinaderij komen. De heer Paternotte en ik hebben daar een motie over ingediend. Met andere woorden, als die raffinaderij ledlampjes gebruikt, dan mag zij de brandstof die zij produceert duurzaam noemen en gebruiken als drop-in fuel. Dan weet je met wat voor plan je te maken hebt. Dat is volstrekt niet duurzaam. Dus ik heb daar niet zoveel mee, zeg ik via u, voorzitter, tegen de heer Amhaouch.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan de heer Van Dijk. Ik merk op dat de heer Van Raan daarnet weliswaar kort antwoordde, maar wel in drieën, wat opvallend is als we interrupties in tweeën doen. Maar dat lag natuurlijk ook aan de vraag; dat begrijp ik helemaal. Ik merk het even op. Maar ik ken de heer Van Dijk als iemand die kort en puntig vragen stelt.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Zeker, voorzitter. Ik wil voor de heer Van Raan een dilemma schetsen. Natuurlijk moet het ambitieuzer en moet de luchtvaart daar ook aan mee gaan doen. Maar dat mag niet te grof gaan, want daardoor verliezen duizenden en wellicht tienduizenden mensen in Nederland hun baan. En vervolgens hebben we niks gedaan aan een schonere luchtvaart, want de maatschappij KLM gaat failliet, terwijl andere maatschappijen gewoon vanuit een andere luchthaven in Europa gaan vliegen. Dus, één: let de Partij voor de Dieren ook op de werkgelegenheidseffecten? Twee: als je dit niet met elkaar op Europees niveau afspreekt, los je uiteindelijk niks op.

De heer Van Raan (PvdD):

De heer Van Dijk is van de PvdA en de geschiedenis laat in een heel mooi voorbeeld zien hoe de heer Den Uyl van de PvdA het indertijd heeft gedaan bij de sluiting van de kolenmijnen.

De voorzitter:

Ga niet te ver terug bij het beantwoorden van de twee vragen van de heer Van Dijk.

De heer Van Raan (PvdD):

Niet dertien jaar, nog veel verder. Natuurlijk heeft dat grote gevolgen, en natuurlijk moeten we daar goed naar kijken, maar dat wil niet zeggen dat het niet kan.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Dat is voor gewone mensen die hiermee nu een gewoon inkomen verdienen en hun baan verliezen... Hiermee leg je eigenlijk een bom onder het draagvlak van onze klimaatambities. Als je niet kan uitleggen dat er een alternatief is, een perspectief op een andere baan op een ander moment, dan zullen mensen massaal de politiek de rug toekeren en zeggen «wij worden hier weer voor de gek gehouden».

De heer Van Raan (PvdD):

Dat zijn toch ook weer twee dingen, want wie voor de gek wordt gehouden, zijn de mensen die denken dat we op deze manier gewoon door kunnen gaan met de luchtvaart. Dat is één. En twee is: ja, het klopt, er zal een geweldige transitie moeten plaatsvinden. Het is eigenlijk de grootste verbouwing die deze wereld kent. Dit hebben we nog nooit gedaan. Wij zullen dus echt iedereen nodig hebben – qua banen, qua kennis, qua kunde – om die transitie te maken. Dat geldt niet alleen voor de luchtvaart. Dat geldt ook voor onze voeding. Dat geldt op elk gebied. Dus ik maak me eigenlijk helemaal geen zorgen over de vraag of er te weinig banen zullen zijn en of mensen langs de kant zullen komen te staan. Nee, we hebben ze allemaal nodig om ons vege lijf te redden.

De heer **Paternotte** (D66):

Ik hoorde het woord «symboolpolitiek» en toen werd ik even wakker. Ik denk dat bij klimaat het allerbelangrijkste is dat we geen symboolpolitiek bedrijven. Wij zijn er heel erg blij mee dat we in Nederland nu de eerste kolencentrale versneld gaan sluiten, maar dat levert echt alleen maar winst op als je daarbij ook de emissierechten regelt en opkoopt, zodat men niet in Polen vrolijk weer een kolencentrale kan openen. Want dat gebeurt nu inderdaad. Uw voorstel is om het aantal vluchten op Schiphol terug te brengen naar 300.000. Dat is dus bijna halveren. Hoe gaat u dat dan precies doen? Hoe gaat dat eruitzien?

De heer **Van Raan** (PvdD):

Ik vind het jammer dat de heer Paternotte pas toen wakker werd en niet de rest van mijn betoog heeft gehoord, want dan had hij kunnen horen dat we het eerst eens moeten worden over onze geweldige opgave. En dat betreft een reductie. Wij hebben daarbij het getal genoemd: 300.000 vluchten. Dat is overigens niet alleen voor Schiphol, maar voor heel Nederland. Overigens moeten we niet uitsluiten dat, naarmate we meer kennis krijgen, zou kunnen blijken dat dit getal wat betreft de luchtvaart nog weleens lager zou kunnen zijn, maar daar kom ik straks op, in het tweede deel van mijn bijdrage. Hoe ga je dat precies doen? Daar vindt de heer Paternotte mij aan zijn zijde, omdat de hele luchtvaartindustrie, het systeem als zodanig,... Voorzitter, hoeveel tijd heb ik?

De **voorzitter**:

Dit zegt u op een interruptie, maar ik had het gevoel dat u aan het antwoord op de vraag van de heer Paternotte begon.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Ja, maar dat vereist ook wel weer even kennis van zaken, die de heer Paternotte ook heeft. Dus ik wilde teruggrijpen op het systeem van de luchtvaart. Dat is ontstaan in 1944 met het Verdrag van Chicago.

De **voorzitter**:

Meneer Van Raan, u begon met wat de heer Paternotte allemaal had kunnen horen. Ik kan u verzekeren dat hij helemaal niet zat te slapen. Hij hoefde ook helemaal niet wakker te worden. Dat hoeft u dus allemaal niet te herhalen. De vraag was: hoe gaat u het doen? Ik vat het even heel kort samen. Ik weet bijna zeker dat, als u die vraag beantwoordt, de heer Paternotte weer een vervolgvraag heeft. Daar kunt u dan ook een kort antwoord op geven. En dan gaan we daarna naar de heer Graus.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Een redelijk voorstel, voorzitter. Als het met die korthed moet, ga ik de heer Paternotte tekortdoen. We gaan het doen door rechten uit de markt te nemen. We gaan het doen doordat we het systeem internationaal móeten veranderen: het Verdrag van Chicago moet op de schop. Daar refereerde ik aan. De heer Paternotte wil dat zelf ook graag; daarvoor wil hij een conferentie gaan beleggen. En we gaan de transitie, waar ik het net met de heer Van Dijk over had, inzetten met een geweldige omscholing. We gaan investeren in het spoor. Daar weet mevrouw Kröger een hoop van. Dat zijn allemaal maatregelen die we gaan nemen. Daarmee doe ik de vraag van de heer Paternotte tekort.

De **voorzitter**:

Ja, maar ik weet bijna zeker dat de heer Paternotte daar in tweede instantie op terug gaat komen.

De heer **Paternotte** (D66):

Ik geloof dat we allemaal een beetje moeten wennen aan uw regime omdat we totale vrijheid gewend zijn, voorzitter, maar het is denk ik heel verfrissend om enigszins een stukje opvoeding van de Kamerleden te bemerken.

De voorzitter:

Als ik u even mag onderbreken: ik weet niet wat u bedoelt. Moet u wennen aan de totale vrijheid van nu of aan de vrijheid die hiervoor bestond, voor half drie? Mevrouw Kröger zegt: de afgelopen dertien jaar; daarover sprak de heer Graus. Als we het zo meteen niet halen, krijg ik op mijn kop en daar heb ik slechte ervaringen mee. We gaan nu gewoon even door. Als mensen over 1944 wil praten, dan is dat voor een keer op zich wel interessant, maar we moeten er ook voor zorgen dat de Minister de vragen kan beantwoorden. Ik wil de heer Paternotte graag het woord geven voor het stellen van zijn vervolgvraag aan de heer Van Raan.

De heer Paternotte (D66):

Ik vind dat u het goed doet, voorzitter.

Ik vind dat het nu een beetje duidelijker wordt. De heer Van Raan zegt namelijk niet dat Schiphol terug moet naar 300.000. Dat heeft hij eerder wel gezegd, zelfs in tweets. Maar nu zegt hij dat dit betrekking heeft op de totale luchtvaart. Dat betekent dat hij ongeveer twee derde eraf wil halen, als je general aviation meerekent. Dat gaat vrij hard. De vraag is hoe hij dat wil gaan doen. Daarop zegt hij: daarvoor moet het Verdrag van Chicago op de schop. Dat lijkt mij een eerlijk antwoord, want daarmee zegt hij: we kunnen dat pas doen als wij de hele wereld zover krijgen om het Verdrag van Chicago te wijzigen. Dan kunnen we inderdaad terug naar 300.000 vliegbewegingen. Klopt het, meneer Van Raan, dat u dat zegt? Betekent dit ook dat, zolang dat verdrag niet op de schop is, u dit eigenlijk helemaal niet wil? Want dan vertelt u mensen het eerlijke verhaal.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik ben blij dat de heer Paternotte deze vraag stelt. Als het systeem op de schop moet – en dat moet op de schop vanwege de CO₂-uitstoot – dan ontkom je er niet aan om terug te gaan naar de bron van het systeem, en dat is het Verdrag van Chicago. Maar dat wil niet zeggen dat je niet nu al dingen kunt doen. Uw eigen Minister is al bezig met een vliegtaks. We kunnen al investeren in het spoor. We weten al ongeveer naar hoeveel megatonnen we voor 2030 moeten gaan. Voor 2050 weten we dat overigens ook. Dat zijn die 5 megaton waar we ongeveer op uit moeten komen. We kunnen dus al een hele hoop doen en we zullen ook een hele hoop moeten doen, tegelijkertijd met het Verdrag van Chicago. In wezen doen we niks anders dan de Minister. Zij bereidt ook een aantal dingen gelijktijdig voor. Daar hadden we het gisteren over. Zij is al met een luchtvaartbesluit bezig, terwijl we andere besluiten nog moeten nemen. Het zal dus niet één ding zijn. Dat begrijpt de heer Paternotte ook wel denk ik. We moeten een hele hoop dingen tegelijk doen om in 2030 op die 5 megaton uit te komen.

De voorzitter:

Dank. De heer Graus.

De heer Graus (PVV):

Heel veel ter zake deskundigen en wetenschappers zijn het ermee eens dat heel veel klimatologische ellende – zo ziet de Partij voor de Dieren dat tenminste – en CO₂-uitstoot echt worden veroorzaakt door de evolutie van de aarde. Ik vraag mij af hoe de Partij voor de Dieren die gaat tegenhouden. Hoe gaat zij bijvoorbeeld ooit de zon beïnvloeden? Daar ben ik echt benieuwd naar. Ik snap sowieso niet waarom wij een algemeen overleg over duurzame luchtvaart hebben terwijl juist onze jongens het 't

beste doen. Ik vind dat eigenlijk best wel schandelijk. Neem de KLM. Onze Koninklijke Luchtvaart Maatschappij behoort al veertien jaar tot de meest duurzame maatschappijen. Bijvoorbeeld uw fractievoorzitter maakt daar gretig gebruik van. Die heeft naar mij geluisterd. Die gunt het KLM heel erg en vliegt geloof ik zowat over de hele wereld. Het is een vlieggrage fractie, voorzitter.

De voorzitter:
Wat is uw vraag?

De heer Graus (PVV):
Waarom gaat u nu juist – dat is mijn vraag, meneer de voorzitter – KLM, Transavia en zowel Cor als Don, Corendon, de nek omdraaien, terwijl zij welwillend zijn en al die bomen hebben geplant? Zij lopen zo voorop op het wereldwijde speelveld. Op een volledig ongelijk speelveld met valse concurrentie gaat u juist de goede mensen straffen.

De voorzitter:
De vraag is helder. De heer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):
Nogmaals, we zijn er niet op uit om vliegen onmogelijk te maken. Dat kan helemaal niet en dat is ook helemaal niet gewenst. Maar als er één land is dat goed gepositioneerd is om die transformatie te realiseren, dan is het Nederland wel. Juist omdat wij hier een goed opleidingsklimaat hebben, juist omdat we hier een goede infrastructuur hebben en juist door onze ligging kunnen wij hier heel goed beginnen. Voor de rest verwijs ik toch naar de mooie uitspraak van de heer Paternotte. Hij zei: we zijn misschien wel het mooiste jongetje van de klas, maar de klas is wel een héél vieze klas. Wat de heer Graus daar zegt, zegt mij dus helemaal niets.

De voorzitter:
De heer Graus heeft daar een vervolgvraag op.

De heer Graus (PVV):
Toen wij hier de dierenpolitie hadden, ben ik met het vliegtuig naar Bulgarije gegaan. Daar ben ik gaan pleiten: jongens, neem nu eens een voorbeeld aan ons, want jullie land is een dierenhufferland; neem aan ons nu eens een voorbeeld, want wij hebben dierenpolitie, gevangenisstraffen voor dierenbeulen, een houdverbod en noem maar op. Dat zou u ook moeten doen: ga dan naar die landen, naar al die vervuilers, en ga hen bij de veter pakken. Maar laat de mensen van KLM, Corendon, Transavia en Schiphol met rust. Steek hen een veer in hun achterste. Ga gewoon naar andere landen. Vlieg net als mevrouw Thieme met de KLM de wereld over en ga daar uw verhaal doen, maar niet hier.

De voorzitter:
De vraag is helder.

De heer Van Raan (PvdD):
Nou nee, de vraag is helemaal niet helder.

De voorzitter:
De heer Graus wil heel graag weten waarom u niet ook ergens anders het verhaal gaat vertellen dat u hier vertelt. Ik vat het volgens mij wat kort samen, maar dat is denk ik de vraag.

De heer Van Raan (PvdD):
Dat is een goede tip. Dat zullen we doen, maar bij voorkeur niet per vliegtuig.

De voorzitter:

Nou, de heer Graus gaf zelf aan dat... Dat gaat te ver. U heeft de vraag beantwoord. Ik wilde u eigenlijk vragen om uw betoog te vervolgen.

De heer Van Raan (PvdD):

Dan roep ik nog even die getallen in herinnering, want die zijn door de discussie misschien wat weggezakt. De sector komt uiteindelijk met Slim én duurzaam uit op 11 megaton in 2030, en dat moet 5 zijn. Dat is een gat van 6. Dat moet 5 zijn. Ik hoor hier naast mij: moet? Nou, er moet natuurlijk helemaal niks, maar het is heel verstandig om dat wel te doen om de temperatuurstijging tot 1,5°C te beperken.

Voorzitter. Dan mijn vraag aan de Minister.

De voorzitter:

Voordat u die stelt, pleegt de heer Graus nog een interruptie. Ga uw gang.

De heer Graus (PVV):

Ik wil toch meteen de joker inzetten, want dit is allemaal bijna niet om aan te horen. De Partij voor de Dieren staat toch ook voor werkgelegenheid? In de veertien jaar dat de KLM tot de meest duurzame luchtvaartmaatschappijen behoort, is zij twaalf keer nummer één geworden, de meest duurzame luchtvaartmaatschappij. Twaalf keer nummer één! Zij is een van de grootste werkgevers. Heeft u ooit meer blije mensen gezien dan laatst, toen de mensen van de KLM opkwamen voor hun directeur? Dat zijn allemaal blije mensen. KLM-mensen zijn blije, gelukkige Nederlanders, die vechten voor hun directeur, die vechten voor hun blauwe zwanen, die vechten voor een bestaan in en van de bv Nederland.

De voorzitter:

De vraag is helder. De heer Van Raan.

De heer Graus (PVV):

Ik vind gewoon dat je daar ook rekening mee hebt te houden. Je kunt hier toch niet alleen maar voor je eigen, persoonlijke parochie praten? Je moet toch ook rekening houden met het nationaal belang en kijken naar de feiten? De KLM is al de meest duurzame. En het moet nog duurzamer? Er bestaat niet een «nog duurzamer dan KLM».

De heer Van Raan (PvdD):

Ik denk dat de Partij voor de Dieren hier een verhaal houdt juist in het nationaal belang, en dat is: kijken hoe de luchtvaartsector binnen de grenzen van een 1,5°C-temperatuurstijging kan blijven. Dat is ons nationale belang. Dat is van levensbelang. Voor wat betreft de transitie, die ook KLM zal gaan doormaken, kan ik misschien kortheidshalve verwijzen naar het antwoord dat ik de heer Van Dijk heb gegeven.

De voorzitter:

Dank u wel, maar dat leidt toch tot een vervolgvraag van meneer Graus.

De heer Graus (PVV):

Dan kom ik er toch op terug, omdat bijna iedereen het erover eens is. Sommigen zeggen 97% en sommigen zeggen 92%. Ik waag mij er als eenvoudige klompenboer uit Heerlen niet aan, maar één ding zal ik u vertellen: in ieder geval wordt fors meer dan 90% veroorzaakt door de evolutie van de aarde, door de zon, door vulkanisme en noem het allemaal maar op. Voor die paar procenten kun je toch niet die grote bedrijven gaan aanpakken? Dat zijn grote particuliere werkgevers, waar mensen met plezier werken en die ons de vrijheid geven om te vliegen, ons te verplaatsen en om handel te drijven. Ik krijg daar maar geen antwoord op. De heer van Raan komt maar iedere keer met die

doelstelling. Ik zal één voorspelling doen: u zit ooit met een natte bilnaad voor een enquêtecommissie. Let maar eens op.

De voorzitter:

De vraag is helder denk ik. Ik kijk naar de heer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Welke enquêtecommissie dat dan zal zijn... Als je niet gelooft in de menselijke invloed op klimaatverandering, dan komt dit allemaal wat raar over. Daar geef ik de heer Graus volledig gelijk in. Maar ja, hij zegt het zelf al: hij is een eenvoudige boer en hij waagt zich niet aan dat soort zaken. Ik denk dat het heel verstandig is dat hij zich daar niet aan waagt. Als je er niet in gelooft, dan houdt het op.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog denk ik.

De heer Van Raan (PvdD):

Ja, voorzitter. Na dit alles een vraag aan de Minister. Erkent de Minister dat een geplande uitstoot van 11 megaton bij een doeluitstoot van 5 megaton noch slim noch duurzaam genoemd kan worden?

Voorzitter. Dan mijn tweede punt. We rekenen met te lage uitstootcijfers. De impact van radiatieve forcing – die wordt nu nog niet meegenomen in alle berekeningen en uitstootstatistieken – wordt steeds problematischer. Voor de kijkers merk ik op dat «radiatieve forcing» het verschijnsel is dat broeikasgassen in hogere luchtlagen een sterker effect hebben of een ander effect hebben. Ik heb een motie op dit punt aangehouden. De Minister adviseerde mij deze motie aan te houden omdat zij daarnaar ging kijken. Is de Minister inmiddels al verder met het verzamelen van internationaal onderzoek hierover? Deelt de Minister inmiddels de mening dat we met het oog op de veiligheid op z'n minst als scenario de ondergrens moeten aanhouden die de wetenschap noemt, totdat we hier meer over weten? Dat is een factor 1,7. Graag een reactie van de Minister.

De voorzitter:

Ik moet u vragen om tot een afronding te komen.

De heer Van Raan (PvdD):

Ja, voorzitter. Dan als laatste: de sector denkt winst te behalen door in te zetten op biobrandstoffen. Ook bij dit dossier staan steeds grotere vraagtekens. Zonder realistische duurzaamheidskaders liggen een verdere boskap en vernietiging van biodiversiteit op ons te wachten. Bovendien is er sprake van overbevraging. Het besef lijkt maar niet door te dringen dat we leven in een tijd van de zesde uitstervingsgolf, van ecocide, in een tijd waarin we de brede welvaart in gevaar brengen. Niet alleen het later en elders, maar zelfs het hier en nu zijn al in het gedrang. Voorzitter, daar wou ik het bij laten. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik geef het woord aan de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Dank, voorzitter. Ik ben blij te constateren dat de heer Graus door zijn interrupties heen is. Dat zal mijn inbreng wat korter houden dan die van de heer Van Raan.

Voorzitter. Ik zou kunnen zeggen dat duurzame luchtvaart niet bestaat en daarmee ook meteen kunnen eindigen, want dat is de realiteit van nu. Maar ik ga de voorzitter en de Minister geen plezier doen, want ik ga mijn spreektijd toch benutten.

De luchtvaart is een grote vervuiler en dat gaat de komende jaren niet veranderen. Ontwikkelingen op het gebied van elektrisch vliegen met grote kisten laten nog decennia op zich wachten en duurzame brandstoffen bieden op korte termijn ook nog geen oplossing. Toch kwam de sector een halfjaar geleden zelf met een ambitieus plan. Ambitieuze: dat vonden ze vooral zelf. En misschien vond de Minister dat ook nog. Als de luchtvaartsector zichzelf op het gebied van klimaat ambitieus gaat noemen, dan gaan bij mij alle alarmbellen rinkelen. En terecht, want wat de sector in het plan Slim én duurzaam heeft gedaan, is eerst de fictieve groei tot 2030 berekenen en op basis van die fictieve groei een CO₂-reductie realiseren van 35%. Ik zei het net al tijdens een interruptie. Dan komen we ongeveer uit op waar we nu zitten. Slim is dat niet en duurzaam allerminst. Terug naar de tekentafel zou ik zeggen en een CO₂-reductieplan opstellen op basis van de uitstoot in 2000 of in 2005 of in 2010 en echte, heldere reductiedoelen stellen, waarbij de reductie echt plaatsvindt en niet uitkomt op het niveau van vandaag. Is de Minister het met de SP eens dat dit de werkwijze zou moeten zijn? Is zij bereid om de sector daartoe te stimuleren en zo nodig te dwingen?

Dat de huidige plannen ontoereikend zijn, is duidelijk. Natuur & Milieu concludeerde begin deze week dat de klimaatimpact van de Nederlandse luchtvaart verdubbelt als de overheid niet ingrijpt. Dat is precies wat de overheid vooralsnog doet: niet ingrijpen. Ook deze Minister laat haar oren hangen naar de sector, die bijna geen zin kan uitspreken zonder het woord «groei» te noemen. Die groei heeft gevolgen. Ik heb het vaak over Ryanair als het gaat om uitbuiting van werknemers en schandelijke bedrijfsvoering. Nu is Ryanair ook nog eens binnengedrongen in de top tien van de meest vervuilende bedrijven in Europa. Ryanair is de nieuwe steenkool als het gaat om klimaat. Het werd gezegd door een luchtvaartanalist. Beter had ik het niet kunnen verwoorden, want Ryanair wordt in die top tien uitsluitend vergezeld door kolencentrales, en dit terwijl Ryanair alleen binnen Europa vliegt, ook naar bestemmingen die met de trein goed te doen zouden moeten zijn. Is de Minister bereid om samen met de Staatssecretaris, met de aangenomen motie van mevrouw Kröger in de hand, nu echt werk te gaan maken van internationale treinverbindingen en het verminderen van vliegreizen naar Londen, Berlijn, Parijs en Brussel?

Voorzitter. Dan de vliegtaks. We zullen hier nog vaker over gaan praten, maar toch een specifiek punt. De plannen voor de vliegtaks bevatten ook een vrachtluchtentaks bovenop de vliegtaks waaraan wordt gedacht. De Minister weet dat ik de vrachtsector belangrijk vind voor de werkgelegenheid en voor onze economie. Deze extra heffing roept bij mij vragen op. Is de Minister niet bang dat vrachtluchten verplaatst zullen worden naar het buitenland en dat er dus meer over de weg vervoerd gaat worden? Is het niet raar dat voor oude, vervuilende passagiersvliegtuigen geen extra heffing wordt opgelegd, maar voor nieuwere vrachtvliegtuigen wel? Wordt verduurzaming niet tegengewerkt doordat de opbrengsten van deze extra heffing niet terugvloeien naar de sector, maar naar de algemene middelen gaan?

De voorzitter:

Dat riep een vraag op bij de heer Paternotte. Ga uw gang.

De heer Paternotte (D66):

Dit is toch gekkigheid? Nu gaat u ervoor pleiten geen vliegtaks in te stellen voor vrachtvliegtuigen. We doen het wel voor passagiersvliegtuigen. Daarvoor wordt betaald doordat het een tickettaks is, een taks per ticket. In vrachtvliegtuigen zitten geen passagiers. Nu zegt u: stel hen maar vrij van vliegtaks. Dat is toch gek? U houdt een heel verhaal over duurzaamheid en de verduurzaming van de luchtvaart, en dan zegt u: nee, op de vrachtluchten kunnen we geen cent belasting heffen. Zij betalen

over de kerosine ook al geen cent belasting of accijns. Dat kunt u toch niet menen?

De heer **Laçin** (SP):

Ik zal eerst op het laatste reageren. De btw op tickets en de accijns op kerosine moeten we gaan regelen. Dat ben ik helemaal met de heer Paternotte eens, maar de heer Paternotte gaat voorbij aan het feit dat we inmiddels ook al een vliegtuigenbelasting hebben op Schiphol. Die is per 1 januari 2019 ingegaan. De vliegtuigen die voor de vrachtluchten worden gebruikt – die zijn op dit moment nog vaak vervuilender dan de passagiersvliegtuigen – worden dus al belast. Als we bovenop de vliegtuigenbelasting een vrachtluchtentaks gaan heffen, komen de vragen die ik stel naar boven. Ik stel dus niet voor dat we vrachtluchten van alles moeten uitzonderen, want daarvoor wordt al een vliegtuigenbelasting betaald. Dat is wat ons betreft voldoende. Ze moeten innoveren. Ze moeten gaan vernieuwen. Dat wordt ook met die vliegtuigenbelasting gestimuleerd: een schonere vloot. Daarmee hoop ik de vrachtluchten, die voor Nederland van wezenlijk belang zijn, voor Nederland te behouden. Daar maak ik mij hard voor.

De **voorzitter**:

Dank u wel, maar de heer Paternotte heeft toch een vervolgvraag.

De heer **Paternotte** (D66):

Dit is echt flauwekul. Voor alle vliegtuigen op Schiphol worden luchthavengelden betaald, voor vrachtluchten en voor passagiersvluchten. Maar dat heeft niets te maken met die vliegtaks. Die vliegtaks mag van u wel voor passagiersvluchten gelden, maar niet voor vrachtluchten. Ik constateer echt dat u met twee totaal verschillende maten meet, alleen maar omdat u voor de vrachtsector opkomt en omdat u door de vrachtsector bent aangewezen als hun favoriete Kamerlid. Als u consistent zou zijn, zou u zeggen dat u vindt dat de vervuiler moet betalen, en dan ook alle vervuilers.

De heer **Laçin** (SP):

De heer Paternotte schetst hier niet het hele beeld. Nogmaals, er is ook een vliegtuigenbelasting. De vliegtaks komt daarbovenop. Door de luchthavengelden kan er nu gedifferentieerd worden naar meer en minder vervuilende vliegtuigen. Dat is wat er per 1 januari 2019 is ingegaan. Dat kunt u navragen. Ik heb dat zelf ook gedaan. Ik wil hier wel één ding rechtzetten: ik pleit niet voor een vliegtaks; dat doet u. D66 heeft mij niet horen pleiten voor een vliegtaks, wel voor accijns op kerosine, wel voor btw op tickets. Voor een vliegtaks heb ik niet gepleit. Wij hebben altijd gezegd dat wij dat te zijner tijd gaan beoordelen. Eerst die andere twee, en een Europese inzet op een bredere vliegtaks, en dan gaan we kijken naar een nationale vliegtaks. Dat wil ik rechtgezet hebben.

De **voorzitter**:

U heeft de vraag volgens mij beantwoord en ook nog iets rechtgezet. Dit leidt nog tot een heel korte opmerking van de heer Paternotte.

De heer **Paternotte** (D66):

Luchthavengelden zijn echt iets anders dan belastingen. Dat weet iedereen in deze zaal. Ik constateer in ieder geval dat u voor een wereldwijde accijns op kerosine bent. Ik heb dat inderdaad ook voorgesteld, maar ik denk dat het nog wel even duurt voordat wij dat voor elkaar krijgen. In de tussentijd wilt u geen enkele belasting op vliegtuigen. Dat is helder, maar daarmee bent u ook heel helder over uw duurzaamheidsambities.

De voorzitter:

Dat was geen vraag. En, mocht er een vraagteken achter staan, dan merk ik op dat de heer Laçin net al heeft gezegd dat hij het daar niet mee eens is. Klopt dat?

De heer Laçin (SP):

Inderdaad. Aan het eind kom ik nog wel terug op dit punt. Het is best frappant om te horen dat de SP niet duurzaam is, terwijl D66 zelf voor groei van de luchtvaart is. Tja, dat is een beetje dubbelop, zou ik zeggen.

De voorzitter:

Ik stel voor dat u uw betoog vervolgt. Ik merk daarbij op dat u een eindsprint moet trekken.

De heer Laçin (SP):

Dat ga ik doen, voorzitter, want ik ben bij het laatste deel. Tot slot. In een tijd van stevig klimaatbeleid, van veel discussie over de toekomst van de luchtvaart en zelfs van het opdoeken van regionale luchthavens en het gebruiken daarvan voor andere doeleinden – Rotterdam is daar een voorbeeld van; daar wordt naar gekeken – is het gekkenwerk om je blind te staren op groei. Duurzame luchtvaart kan beginnen met het besluit om de komende jaren geen verdere groei van de luchtvaart toe te staan – dat zeg ik ook tegen de heer Paternotte – met het ontwikkelen van een selectiviteitsbeleid, door in te zetten op internationale treinverbindingen en door gezondheid, klimaat, milieu en arbeid op z'n minst gelijk te stellen aan de economie. Graag een reactie van de Minister.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik wil het woord geven aan de heer Van Dijk.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Dank, voorzitter. Ik mag een hoop debatten voeren in dit huis, maar dit is wel weer een heel apart debat over duurzame luchtvaart. De dierenpolitie is inmiddels ook al langsgesproken. Terecht. Het was een levendig debat en goed om naar te luisteren.

Voorzitter. Dit gaat inderdaad over duurzame luchtvaart en dan moet je het ook hebben over onze klimaatambities. De Minister schrijft in haar brief terecht dat je kunt komen tot een duurzame luchtvaart die echt bijdraagt aan onze klimaatambities door schoner te vliegen, door elders te compenseren en vooral door alternatieven te bieden. Daar hebben we in verschillende debatten voortdurend discussie over. Dat kan namelijk door meer trein, door meer vracht over het spoor. Er zijn echt alternatieven en daar moet hard aan worden gewerkt. De vraag die boven alle initiatieven hangt die door de sector worden genomen, is: wat gaat de overheid uiteindelijk doen? Welke ambitie gaat de overheid uiteindelijk aan de luchtvaartsector opleggen? Want uiteindelijk moeten we met alle sectoren een schonere wereld bereiken.

Voorzitter. Ik heb gekeken naar een paar punten waarop je volgens mij, puur gelet op een duurzame luchtvaart, de sector zou kunnen helpen. Vooraf meld ik toch nog wel een zorg. Wij zijn voor een stevige klimaatambitie, maar ik zei in het interruptiedebatje met de heer Van Raan van net niet voor niets dat wij ook voor werkgelegenheid en voor het behoud van werkgelegenheid zijn. Daarbij hoeft het niet een-op-een om dezelfde baan te gaan, maar als je maatregelen neemt om de luchtvaart te verduurzamen, moet je altijd goed opletten dat je daarmee niet heel veel banen opblaast. Als er scenario's komen voor een duurzame luchtvaart, is de Minister dan bereid om ook te kijken naar de effecten daarvan op de werkgelegenheid? Dat is voor de Partij van de Arbeid een basis. De heer Van Raan zegt terecht dat bij een transitie in andere sectoren mogelijk-

heden kunnen ontstaan, maar dit kun je niet blind doen, want daarmee leg je een bom onder het draagvlak voor de klimaatambitie. Dat is wel een van de angsten, en dat hebben we laatst ook bij de verkiezingsuitslag gezien.

Laten we mensen dus de duidelijkheid geven dat dit wellicht ook meer banen kan opleveren, maar we moeten wel weten waar die zitten. Waar zitten die dan bij een duurzame luchtvaart? Waar is die nieuwe werkgelegenheid? Nederland staat bekend om zijn innovatie en om zijn start-ups. We zouden op allerlei mogelijke manieren proberen om juist werkgelegenheid die duurzame luchtvaart bevordert, naar Nederland te halen of hier te houden. Daar is wel geld van de overheid voor nodig, want met geld kan je sturen. Daarom ben ik wel verbaasd over de vliegtaks. Wij zijn voor die vliegtaks, maar we kennen ook het debat over de vrachtwagenheffing. Met de sector is hierover een afspraak gemaakt. Gezegd is dat het geld dat deze heffing oplevert, teruggaat naar de sector, opdat daar weer goede dingen mee gedaan kunnen worden. Maar waarom gaat de vliegtaks nu rechtstreeks naar de Minister van Financiën? Is dat niet een geweldige opbrengst en een startmogelijkheid voor deze Minister om bijvoorbeeld onderzoek te financieren, om bijvoorbeeld te kijken naar een locatie in Nederland – bijvoorbeeld in Rotterdam – voor de biobrandstoffen? Wij zien enorme kansen, maar dan moet de overheid ook willen sturen. Sturen doe je natuurlijk met beleid, maar dat doe je ook met geld. Wij vinden het zonde dat de vliegtaks rechtstreeks naar Financiën gaat en dat daar geen betere dingen mee worden gedaan.

Het tweede punt is het dividend van Schiphol. Het is een staatsdeelneming en ook daar gaat de Minister van Financiën over. Ook daarbij zou je de vraag kunnen stellen of je met het geld dat de overheid daarmee verdient, geen goede investeringen in de sector zou kunnen doen. Ik weet dat het nu gewoon wordt begroot. Je kunt het dividend nu niet even verschuiven naar een duurzaamheidsfonds, maar het zijn wel alternatieven waarbij de overheid beter kan sturen en de sector kan helpen duurzaam te worden.

De voorzitter:

Mag ik u vragen om tot een afronding te komen?

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Ten slotte, voorzitter. Dit geldt ook voor de luchthavengelden. Hoe kunnen we de luchthavengelden inzetten opdat we schonere en stillere vliegtuigen krijgen?

Dank u wel.

De voorzitter:

Fantastisch. Meneer Amhaouch, ik geef u graag het woord.

De heer Amhaouch (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Voordat iedereen het vergeet: het regeerakkoord dat er ligt is het meest groene regeerakkoord ooit. Dat zeg ik om dat even terug naar de juiste proporties te brengen. Over de verduurzaming van de luchtvaart zegt het regeerakkoord het volgende: we gaan samen de aanpassing van het luchtruim per 2023 realiseren om de vliegroutes te optimaliseren, we gaan biokerosine invoeren en beschikbaar maken in de hele keten voor Schiphol en we gaan inzetten op een Europese vliegtaks. En als laatste: we gaan een heffing invoeren op vuile en lawaaiige vliegtuigen. Daar zullen we de Minister dus ook op afrekenen, maar wel op een nette manier. Dat zijn in elk geval de kernpunten, waar ik nu even op terugkom. We moeten met de Minister nog langer doen dan vandaag. Biokerosine. Om te kunnen werken aan een toekomst met een CO₂-neutrale luchtvaart bieden op de korte termijn biokerosine en op de lange termijn synthetische kerosine zeker kansen. Het CDA vindt het

belangrijk dat de inzet erop is gericht dat duurzame biokerosine uiterlijk in 2022 beschikbaar komt voor Schiphol en dat de synthetische kerosine concurrerend wordt gemaakt in samenwerking met potentiële private partners en ngo's. Hiervoor heb ik inderdaad de motie-Amhaouch/Paternotte ingediend. Het CDA is benieuwd welke kansen de Minister ziet. Schiphol zou zich bijvoorbeeld als proeftuin voor biokerosine kunnen positioneren en zich zo kunnen doorontwikkelen naar de transitie richting synthetische kerosine. Kan de Minister aangeven waar we nu staan en of alle partijen nog meedoen? Hebben we overal een buy-in? Hebben we afspraken gemaakt?

Vorige week werd bekend dat via de haven van Rotterdam verschillende pilots worden opgestart waarbij Nederlandse ondernemingen en rederijen het gebruik van duurzame biobrandstoffen gaan stimuleren. Wisselen de haven van Rotterdam en de luchthaven Schiphol kennis uit, om zo een integraal mainportbeleid te ontwikkelen voor het goederenvervoer en voor het gebruik van duurzame biobrandstoffen? Wat wordt gedaan om de vraag aan te jagen en de bouw van de productiefaciliteit te stimuleren en te faciliteren? In hoeverre zijn op dit moment private partijen geïnteresseerd om een fabriek voor duurzame biokerosine in Nederland te vestigen? Zijn er bijvoorbeeld concrete afspraken gemaakt met KLM? Zij heeft gezegd: wij willen graag meedoen, maar we willen wel duidelijkheid hebben.

Dan het rapport Slim én duurzaam. In 2018 hebben partijen uit de luchtvaartsector, de koepelorganisaties en kennisinstellingen de handen ineengeslagen om de bestaande ontwikkelingen voor de verduurzaming van de luchtvaart te versnellen. Het doel is om de CO₂-uitstoot van de luchtvaart vanuit Nederland in 2030 met 35% te verminderen en terug te brengen naar het niveau van 2005. Het CDA is benieuwd naar de stand van zaken. Hoe staat het met de uitvoering? Hoe kijkt de Minister naar de eerste resultaten? Een van de maatregelen is dat de luchtvaartmaatschappijen passagiers in staat stellen om de CO₂-emissies van hun reizen te compenseren. Wordt hier veel gebruik van gemaakt? Hoe staat het met de verkoop van combitickets, een ticket voor vliegtuig en trein?

De voorzitter:

Dat leidt tot een interruptie van de heer Van Raan. Ga uw gang.

De heer Van Raan (PvdD):

In Slim én duurzaam – een plan dat volgens mij noch slim noch duurzaam is – wordt gestreefd naar een uitstoot van 11 megaton in 2030, terwijl de luchtvaartsector nu 12 megaton uitstoot. Dat is dus een reductie van 1. Vindt de heer Amhaouch dat voldoende? Voldoe je daarmee bijvoorbeeld aan wat nodig is om op 1,5°C uit te komen? Dat is 5 megaton. Erkent de heer Amhaouch dat er misschien wel een gat zit tussen wat nodig is en wat de sector doet?

De heer Amhaouch (CDA):

Dan krijgen we een discussie over het vertrekpunt. Wat pak je als vertrekpunt? Het vertrekpunt is hier dat de sector en de overheid zelf bovenop het akkoord van Parijs het initiatief nemen om doelstellingen te gaan halen. Aan de ene kant heeft CE Delft doorgerekend dat 35% ambitieus is, maar wel realiseerbaar zou moeten zijn. Aan de andere kant heeft hetzelfde CE Delft voor een andere partij een berekening gemaakt waarbij het tot iets andere getallen komt. Daar heb ik af en toe wel wat moeite mee. Ik denk in elk geval dat er door de sector zelf initiatieven zijn genomen en op papier zijn gezet en ik wil kijken hoe die gerealiseerd kunnen worden. Of dat nou genoeg is of niet: ik ben er altijd voorstander van dat je eerst los gaat komen. Ik zie hoeveel discussies wij in dit land hebben over procenten, of het nou om 49% gaat of om andere in bepaalde jaartallen, maar we vergeten soms de discussie te voeren over

de vraag hoe we de eerste 20% of 30% kunnen realiseren. Daarna kijken we weer verder hoe we de volgende 20% of 30% kunnen realiseren. Als we alleen maar denken dat we vandaag de dag plannen kunnen maken om in 2050 100% te realiseren, staren we elkaar uiteindelijk aan terwijl we niks doen.

De voorzitter:

De heer Van Raan heeft nu een vervolgvraag.

De heer Van Raan (PvdD):

Ja. De heer Amhaouch is het dan waarschijnlijk niet met mij eens, maar het is toch van een kinderachtige naïviteit om te stellen dat er in een plan dat van 12 naar 11 gaat, sprake is van 35% reductie? Dat slaat toch nergens op? Kan de heer Amhaouch niet zelf eens reflecteren op die rekentruc: hoe kun je van 12 naar 11 een 35%-reductie noemen?

De voorzitter:

U kijkt naar mij, meneer Van Raan, en u vraagt het ook aan mij, maar ik geef het woord aan de heer Amhaouch.

De heer Amhaouch (CDA):

Dan komen we weer terug op bepaalde afspraken die we maken. Er is iets opgeschreven. Hij heeft het door laten rekenen door CE Delft. CE Delft laten we in dit huis vaker een bepaalde doorrekening maken, want dat biedt een beetje perspectief. Het is ook niet zo dat ik naïef ben over elk getal achter de komma. Geloof mij: ik geloof wel in een bepaalde richting. We hebben hier vaker dingen gehad. Als u die ook ter discussie stelt, kunt u alles ter discussie stellen. Aan de ene kant: als de milieubeweging aan CE Delft vraagt om iets uit te rekenen en het komt u gelegen, dan gebruikt u het wel. Gaat CE Delft aan de andere kant een doorrekening maken, dan komt het u niet uit. In elk geval ben ik blij als we onze doelstellingen van het regeerakkoord kunnen realiseren. Dit is het groenste regeerakkoord ooit. Ik heb het net gezegd.

De voorzitter:

Dank u wel. Mevrouw Kröger heeft een vraag. Ga uw gang.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Volgens mij gaat de vraag van de heer Van Raan helemaal niet over de doorrekening van CE Delft, maar over het doel. Is de heer Amhaouch van mening dat dit doel – van 12 naar 11 of uitgedrukt in procenten – onvoldoende is om het echte doel van Parijs te bereiken, namelijk 2°C opwarming en 1,5°C in zicht houden?

De heer Amhaouch (CDA):

Voorzitter, ik verval in herhaling. In het klimaatakkoord van Parijs staat niks over luchtvaart. Dat is namelijk een mondiale opgave. Ik kijk wat wij zelf kunnen doen. Mevrouw Kröger en meneer Van Raan kijken wat de hele wereld kan doen. Ik kijk wat we in Nederland zelf kunnen doen. We zitten hier aan de knoppen om een aantal doelstellingen te halen. Ik zal heel blij zijn als dit kabinet ervoor zorgt dat we in deze periode of in 2022 op Schiphol überhaupt al biokerosine kunnen tanken, zodat de KLM dan niet in Los Angeles moet gaan tanken. Dat klinkt misschien heel klein, maar ik vind dat al een hele stap. Want dat is namelijk de concrete verduurzaming die we kunnen realiseren op de korte termijn.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Volgens mij is het probleem dat de heer Amhaouch het klimaatakkoord van Parijs reduceert tot het commitment van de individuele landen, terwijl het echte doel van het klimaatakkoord van Parijs is dat de wereld die 1,5°C

in het vizier houdt. Als je dat serieus doet, kun je Lelystad Airport niet openen en dan kun je Schiphol ook niet laten groeien. Dan moet je dus CO₂-uitstoot gaan reduceren. Hoe we dat gaan doen, wordt een enorme puzzel. Dat ben ik helemaal met diverse partijen eens. Maar door te zeggen dat, omdat het niet in de landenverplichtingen staat, het niet noodzakelijk is om CO₂ te reduceren om het doel te halen – de temperatuurstijging voorkomen – doet u de klimaatafspraken tekort. Dat zou ik via de voorzitter aan de heer Amhaouch willen meegeven.

De voorzitter:

Ik hoor geen vraag.

De heer Amhaouch (CDA):

Heel kort, voorzitter, en dan ga ik verder met mijn betoog. Dat doe ik dan op een nette manier, want ik ben best wel een nette jongen. Het zal mij worst wezen wat die doelen zijn. Dat zeg ik eerlijk. Want dat is namelijk een top-downbenadering. Daar zit ook een motivatie achter. Dat is een top-downbenadering. We hebben het eigenlijk over doelen. Ik benader het dan liever pragmatisch en bottom-up. U zegt al: hoe dan? Dat is juist de vraag die ons in Nederland gijzelt en die telkens aan allerlei klimaattafels wordt besproken: hoe dan, hoe gaan we het realiseren en wat zijn realistische en betaalbare oplossingen? Dan gaat het niet alleen maar over procenten. Morgen zal ik er iets genuanceerder in zitten, maar voor vandaag zal het mij even worst wezen. En dat op een nette manier. Ik wil niemand beledigen, maar: eerst concrete acties die we hebben opgeschreven realiseren. Die zullen wel bijdragen aan een duurzaam Nederland.

De voorzitter:

Ik wou mevrouw Kröger de gelegenheid geven om een korte, verhelderende opmerking te maken. Daarachter staat misschien wel een vraagteken.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Mevrouw Kröger doet haar best.

Het zal de heer Amhaouch worst wezen. Tientallen miljoenen mensen die nu al worden geraakt door de gevolgen van de klimaatverandering zal het absoluut niet worst wezen. De vraag blijft dus. We weten gewoon dat we de CO₂-uitstoot op alle vlakken in de economie moeten reduceren. Dan kan dit kabinet toch niet Lelystad Airport gaan openen en Schiphol en dus de CO₂-uitstoot laten groeien? Dat staat toch haaks op elkaar?

De heer Amhaouch (CDA):

Ik ga verder met mijn betoog en merk op dat dit het meest groene regeerakkoord ooit is.

Voorzitter. Internationaal en Europees. Ik kom op de internationale ontwikkeling. De reductie van CO₂-uitstoot door de internationale luchtvaart vereist zeker een internationale aanpak. Hoe staat het hiermee? Worden hier echt slagen gemaakt? Wat zijn de meest innovatieve ontwikkelingen van de afgelopen periode op het gebied van duurzame luchtvaart? In hoeverre spelen Nederlandse bedrijven hierop in door mee te denken over innovatieve ontwikkelingen?

Voorzitter, ten slotte. Het volgende vind ik het meest belangrijke. Er zijn vandaag allerlei taksen, heffingen en accijnzen voorbijgekomen. Het CDA maakt zich zeer druk over de stapeling van kosten. Aan verschillende tafels in dit huis en op verschillende ministeries zitten wij aan knoppen te draaien zonder dat we weten wat het totale effect is. Daarom vragen we aan de Minister om zeer inzichtelijk te maken wat al die heffingen vandaag de dag zijn en om dat samen met de sector en eventueel een onafhankelijke partij te doen. Dat mag van mij CE Delft zijn; dat maakt niet uit. Als

we in elk geval maar helder hebben waar we vandaag staan en waarop we in 2021 uitkomen. Want we zitten met de vliegtaks in 2021 en mondiaal willen we met CORSIA iets doen in 2021. De heer Paternotte en een aantal anderen willen waarschijnlijk mondiaal een accijns op kerosine. Laten we alstublieft de stapeling inzichtelijk maken, opdat we in dit huis afgewogen beslissingen nemen, te beginnen met de biokerosine. Als wij het gebruik van biokerosine willen stimuleren terwijl die twee of drie keer zo duur is, dan moet voor de sector helder zijn wat het totaalplaatje is.

De voorzitter:

Dank u wel.

De heer Amhaouch (CDA):

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Ik geef het woord aan de heer Stoffer.

De heer Stoffer (SGP):

Zullen we een weekendje naar Barcelona gaan, voorzitter? Ik hoor al dat iemand met me mee wil. Dan gaat u zondag natuurlijk ook met mij naar de kerk daar, hè. Maar dat terzijde.

Voorzitter. Veel mensen maken gretig gebruik van goedkope vliegtickets. Het aantal vakantiegangers dat het vliegtuig neemt, is de afgelopen jaren sterk toegenomen. Dat is niet gek, want voor pakweg € 100 neem je het vliegtuig naar Spanje zonder dat je enige belasting hoeft te betalen. Maar pak je de auto, dan betaal je al zo € 50 aan accijns. Is het verschil in brandstofverbruik en CO₂-emissie tussen een reis per vliegtuig en een reis per auto zo groot dat je de ene niet moet belasten en de andere wel? Nee. Integendeel. Of je nu met zijn tweeën met een Boeing naar Spanje gaat, of laten we zeggen met een Renault Mégane of een diesel die route aflegt, maakt niet zo heel veel uit. Kortom, als je het hebt over «de vervuiler betaalt», mag wat ons betreft de luchtvaart niet buiten schot blijven. De luchtvaartsector is helaas buiten de Klimaatwet en het klimaatakkoord gehouden. Inmiddels ligt er wel een Ontwerpakkord Duurzame Luchtvaart op tafel, maar dat akkoord is wat ons betreft te vrijblijvend. De Minister zet haar kaart op internationale afspraken. En die zijn inderdaad belangrijk, maar ik heb er wel een paar vragen bij. Internationaal is afgesproken dat tot 2020 een brandstofefficiëntie van gemiddeld 2% per jaar gehaald zou moeten worden. Maar ik heb begrepen dat de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen de afgelopen jaren niet verder zijn gekomen dan 0,7%. Klopt dat? En wat belooft dat voor de toekomst? CORSIA is al eerder langsgekomen, maar mijn vraag is wat er van CORSIA terecht gaat komen. Weinig, zo lijkt het. En dat is van belang, want er moeten goede Europese afspraken zijn. Het luchtvaart-ETS kost luchtvaartmaatschappijen nu hooguit € 1 per ticket. Dat is geen serieuze prikkel voor verduurzaming. Mijn vraag aan de Minister is: inzet op serieuze verlaging van het CO₂-plafond in het ETS, wilt u daar serieus werk van maken?

Het kabinet kijkt ook naar een mogelijke verdubbeling van de nationale vliegbelasting naar € 15 per ticket. Ik kan daar kort over zijn: ik zeg «doen». Klopt het dat we daarmee ongeveer op een niveau van heffing zitten dat ook in Duitsland gehanteerd wordt?

Wat ons betreft kan de opbrengst van deze maatregel geïnvesteerd worden in de verduurzaming van de luchtvaart zelf. Dit kwam al eerder een keer aan de orde. Maar de opbrengst mag wat ons betreft ook breder gebruikt worden, voor het goedkoper maken van internationale treinreizen; daarmee blijf je toch in die sector zitten. En de opbrengst kan ook gebruikt worden om de energierekening naar beneden te halen. Dan zien

we het nóg breder. Wellicht kan het kabinet net zoals bij de CO₂-heffing voor de industrie inzetten op afspraken met een kopgroep van Europese landen.

In het Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart zijn verschillende kostenposten opgenomen. Als ik ze optel, kom ik op zo'n 200 miljoen euro per jaar. Wie gaat die rekening betalen? Volgens mij zijn daar nog geen afspraken over gemaakt.

Voorzitter. Tot slot. In de havengeldstructuur voor Schiphol zit een differentiatie ten faveure van schonere en stillere vliegtuigen. Heel goed, heel mooi, maar mijn vraag is of die ook toegepast kan worden op de andere luchthavens hier in Nederland.

Voorzitter. Ik weet niet hoeveel tijd ik gebruikt heb, maar ik laat het hierbij. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Als u het precies wilt weten: 3 minuten en 30 seconden. U moge een voorbeeld zijn... Voor mevrouw Kröger? Nee, juist niet. Maar ik geef mevrouw Kröger natuurlijk graag het woord. Gaat uw gang.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Slim én duurzaam, zo heette het plan van de sector. En het leek heel wat, maar als je het goed las, stelde het helaas toch te weinig voor. Ook de Minister vond het tekortschieten en zei met de sector aan een duurzaam luchtvaartakkoord te gaan werken. Dat ligt er nu, maar helaas is het net zo flets groen als het sectorplan. Kan de Minister aangeven op welke punten het plan gedurende die afgelopen zes maanden aan de klimaattafel eigenlijk is verbeterd? Snap de Minister dat de milieuorganisaties het niet ver genoeg vinden gaan en er afstand van hebben genomen?

Om te beginnen schiet het doel tekort, wat mij betreft. Daar is al behoorlijk wat discussie over geweest. Waar iedereen naar 49% reductie ten opzichte van 1990 moet, mag de luchtvaart toegaan naar het niveau van 2005 in 2030. Dat is echt onvoldoende om onder die 2°C te blijven. Is de Minister bereid om een gedetailleerde analyse te laten maken van wat de Europese én de Nederlandse luchtvaart zouden moeten doen om de klimaatdoelen te halen en van wat met de huidige stand van techniek dan het gat is? Want wat ons betreft is groei in ieder geval geen optie. Is de Minister bereid om serieus te kijken naar een CO₂-plafond voor de luchtvaart in Nederland, met daarbij een reductiepad naar 2050? Zo'n CO₂-plafond zou gebaseerd moeten zijn op de getankte kerosine, de in Nederland gebunkerde kerosine.

Het is natuurlijk cruciaal dat bij alle besluiten die we vanaf nu nemen over de luchtvaart, de CO₂-uitstoot goed in beeld is. Daarom heel graag de toezegging dat alle klimaateffecten meegenomen worden in milieueffect-rapportages én in de planMER voor de Luchtvaartnota. Dit, wederom, gebaseerd op hier getankte brandstof en rekening houdend met alle «well to wheel»-emissies, ook van toekomstige alternatieve brandstoffen én met de effecten van stof, waterdamp en zwavel in hoge luchtlagen, want anders zetten we deur open voor gesjoemel.

Ik maak me eerlijk gezegd zorgen over het blinde optimisme ten aanzien van biokerosine. Ik wil heel erg graag dat de Minister mij een inschatting geeft van om hoeveel megaton het gaat, evenals van wat de duurzame herkomst is en de potentiële beschikbaarheid, en hoe die zich verhouden tot de inzet van biomassa in andere sectoren van de economie, zoals omschreven in het klimaatakkoord. Zo herhalen we niet met de biokerosine de fouten die we eerder hebben gemaakt met de bijmengverplichting bij auto's. Laten we het deze keer goed doen.

Wat snel kan, is de huidige kerosine schoner krijgen. Nog steeds bevat kerosine te veel zwavel. En zwavelarm is veel beter voor de gezondheid van honderdduizenden mensen, de omwonenden van Schiphol. Het kost

€ 0,01 meer, heb ik me laten vertellen, en zou eigenlijk gewoon de norm moeten worden. Wil de Minister dit opnemen met de sector?

Het NLR adviseerde om alle mitigerende maatregelen op ultrafijnstof nu alvast in kaart te brengen, terwijl het onderzoek van het RIVM nog loopt, zodat we zo meteen heel snel knopen kunnen doorhakken. Is de Minister bereid om dit te doen?

Dan kort over tickettaks en kerosineaccijns. Er is steeds meer steun en daar ben ik blij om. De tickettaks zouden wij graag gerelateerd zien aan de CO₂-uitstoot per kilometer. Uit de antwoorden op mijn Kamervragen blijkt dat kerosineaccijns in Europa kan. Dus laten we dat dan doen. Gaat de Minister met Staatssecretaris Snel concrete voorstellen uitwerken, die dan in juni op tafel kunnen komen in de Europese conferentie die wordt georganiseerd en deelt ze die voorstellen vooraf met de Kamer?

Tot slot: meer treinen, minder vliegen. Het stoppen met vliegen naar Brussel is een makkelijke eerste stap; een hele goede testcase om te kijken wat er nodig is vanuit spoor en luchtvaart om dit voor elkaar te krijgen. De Minister reageerde in de media dat ze het een beetje «te dramatisch» vond. De Kamer vond dat gelukkig niet: er is een motie over aangenomen. Dus wanneer worden deze vluchten verleden tijd? Ik heb begrepen vanuit de sector dat 2021 als een reëel tijdspad kan worden gezien. Klopt dat? En dan de volgende bestemming. Mijn suggestie is: laten we als doel voor de sector stellen om ook in 2021 de helft van de vluchten naar Parijs en Londen uit te faseren. Dat is ruim voldoende om het afstel van Lelystad op te vangen.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik zou het woord willen geven...

De heer **Graus** (PVV):

Ik doe het vanaf hier, dat is beter. Ik heb gisteren nog geageerd tegen die sokkel hier. Ik zat toen gesandwichd tussen meneer Laçin en die sokkel. Ik vind het een onding. Bovendien is-ie te laag, dus je moet je buik inhouden onder het spreken en dat gaat niet. Hier op deze plek kan ik lekker uitbuiken, maar daar moet je je buik inhouden en dat gaat niet als je spreekt. Dus ik blijf liever even zitten. Dat is beter.

De voorzitter:

Dat is natuurlijk helemaal goed.

De heer **Graus** (PVV):

Dank u wel. Bedankt, meneer de voorzitter.

De voorzitter:

U kunt van start gaan, dan drukken wij de knop in.

De heer **Graus** (PVV):

Dank u wel. Laat de tijd maar lopen. Kijken of ik meneer Stoffer kan verslaan.

Ik had zonet geen interrupties meer toen meneer Van Raan aan het woord was, maar ik heb nimmer één keer ontkend dat de mens niet kán bijdragen. Dat heb ik nooit gedaan, zo lang als ik hier zit. Alle Handelingen liggen vast. Ik heb alleen altijd gezegd dat meer dan 90%... Je kan wel beginnen over boeren uit Heerlen, maar sommige wetenschappers zeggen 97% en sommige zullen 92% zeggen. Maar iedereen is het erover eens dat het merendeel, dus meer dan 90%, komt door de evolutie van de aarde, vulkanisme, noem het allemaal maar op. Dat moeten we gewoon niet ontkennen. Dat zijn gewoon de feiten.

Dan vraag ik: waarom moet je nou net degenen die vooroplopen qua duurzaamheid pakken, in plaats van ze te belonen? Dat vind ik nou typisch

iets Nederlands. Dat doe je toch niet? We moeten toch juist trots zijn op onze luchtvaartsector, die vooroploopt? Waarom dan juist die duurzame koploper straffen?

Daarom wil ik ook een speciaal woord van dank richten aan Marianne Louise Thieme, die het niet alleen opneemt voor de grauwe gans op Schiphol, maar ook voor de blauwe zwaan. Want zij maakt echt gretig gebruik van Schiphol, meneer Van Raan. Ik geloof dat ze zelfs de nummer twee en nummer drie heeft verslagen, cumulatief gezien. Daar moet u eens een voorbeeld aan nemen. Dat is toch uw fractievoorzitter? Ik neem toch aan dat jullie in de fractie dit soort dingen bespreken? Zij steunt dat wel allemaal. Zij zal ook het liefste kiezen voor de meest duurzame luchtvaartmaatschappij, neem ik aan. Dus ik neem aan dat mevrouw Thieme alles met KLM doet. Daar reken ik gewoon op.

Ik heb verder weinig tot niets in te brengen. Ik heb al gezegd dat ik graag namens de hele PVV-fractie dank wil uitspreken aan een van de meest duurzame airlines wereldwijd, onze Koninklijke Luchtvaart Maatschappij, KLM, en inderdaad ook Transavia. Ik noemde ook al Cor en Don, Corendon. Die zijn ook altijd goed bezig geweest, inderdaad met het planten van bomen. Ze zijn daar als een van de eersten mee begonnen. Ze hebben ook altijd iets willen bijdragen aan duurzaamheid, aan milieu en noem het maar allemaal op. Dat zijn allemaal niet de mensen die je bij de veter moet pakken. Ik heb ook gezegd... Het is goed dat bepaalde journalisten even beter luisteren naar wat ik zeg; ik zie namelijk dat ze verkeerd twitteren. Ik heb gezegd dat KLM al veertien jaar tot de meest duurzame airlines wereldwijd behoort, maar twaalf keer nummer één was. Dat is niet niks. Dat word je echt niet zomaar. Laten we die mensen gaan belonen waar mogelijk, want het is een van de beste en grootste werkgevers van Nederland, een bedrijf van nationaal belang en sociaal, maatschappelijk en financieel-economisch gezien een Siamese tweeling van Schiphol, onmisbaar voor ons land. Dus ik ben benieuwd wie dadelijk de verantwoordelijkheid gaat pakken voor al die onzin.

Nou, dat is het eigenlijk wel, denk ik. Als u mij toestaat: hiernaast ga ik ook nog even erbij zitten, bij Telecom. U zult me hier misschien niet meer terugzien, maar dan weet u dat ik wel luister via de telefoon of zo. Ik denk dat op dit moment hiernaast zinnigere dingen worden verteld, dus daar kies ik dan even voor als u mij dat niet kwalijk neemt, met alle respect. Dank u wel.

De voorzitter:

Dat laatste kan ik u natuurlijk niet kwalijk nemen, hoewel ik niet zeker weet of dat zo is.

De heer Graus (PVV):

Ik wil u trouwens danken voor uw voorzitterschap. Ik ben u hier nooit eerder ergens tegengekomen, maar ik vind dat u dat op een beetje een Britse, een droge, humorvolle manier doet. Dat kan ik alleen maar waarderen. Het is hier een hele saaie, grijze kaasstolp, dus ik ben blij dat u er bent. Dank u wel.

De voorzitter:

Ik weet eigenlijk niet meer wat ik nu moet zeggen. Maar u had nog tijd, want u heeft de heer Stoffer ruim verslagen in de tijd. Dus u mag alles opmerken wat u wil opmerken, zowel dat er hiernaast leukere dingen verteld worden als dat ik het niet slecht heb gedaan. Ik dank u...

De heer Graus (PVV):

Ik heb niet gezegd «leuker». Ik heb gezegd: hier valt verder voor mij niks meer te leren, of verder niks meer in te brengen. Dat heb ik gedaan. Voor de rest zie ik de moties allemaal tegemoet – het zijn ook altijd dezelfde moties – en dan geef ik advies aan de fractie. Maar nu moet ik even het

debat hiernaast gaan volgen, dat ook over de staatsveiligheid gaat in verband met 5G en dat soort dingen, en volksgezondheid. Dat is ook belangrijk. Dank u wel.

De voorzitter:

Ik dank u voor uw inbreng. Ik kijk even naar de Minister. Ik wil graag tot kwart over schorsen.

De vergadering wordt van 15.58 uur tot 16.16 uur geschorst.

De voorzitter:

Goedemiddag. Ik stel voor dat we gaan beginnen met de beantwoording van de Minister. Ik wil voorstellen om te beginnen met één interruptie in tweeën plus misschien een kleine, verhelderende opmerking of een vervolgvraag. Een soort startpunt voor een compromis. We hebben eerder ruim de tijd genomen, dus laten we even op die basis beginnen: één in tweeën en dan nog eentje zeg maar in enen. Oké. Ik wil graag het woord geven aan de Minister voor de beantwoording. Ga uw gang.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Ik zal mijn best doen om een beetje to the point te antwoorden. Ik wil dat doen in een paar blokjes. Het eerste blok is een beetje de hoofdboodschap met de ambities over de duurzameluchtvaarttafel, eigenlijk een beetje de kapstok van het geheel. Daarna ga ik specifiek in op duurzame brandstoffen en elektrisch. Daarna komen aan bod de alternatieven – de uitwisseling met de trein – en een stukje over de vliegbelasting. Tot slot ga ik het hebben over de internationale context – ETS en CORSIA. Volgens mij heb ik dan een mooie verdeling kunnen maken.

Om te beginnen de hoofdboodschap. Eigenlijk zag je het al een beetje voorbijkomen in de discussie tussen de Kamerleden: voor de een is het glas halfvol en voor de ander halfleeg. Ik zou zelf van de optimistische kant willen uitgaan. Misschien zijn we er ook wel allemaal van overtuigd dat het glas halfvol is, maar voor iedereen is duidelijk dat we er nog niet zijn. We staan voor grote uitdagingen, maar we kunnen ook met elkaar constateren dat wij in Nederland vooroplopen, dat onze luchthavens vooroplopen – dat geldt zowel voor Schiphol als voor de andere – dat onze airlines vooroplopen, maar dat we daarmee nog niet tevreden zijn, want we leggen de lat hoog.

We moeten ook niet vergeten dat de luchtvaartsector zich ook al heel lang inspant om tot brandstofbesparing te komen. Nou had dat aanvankelijk niet zo veel met het klimaat te maken, maar het heeft wel een goed effect, ook als je dat doet om de kosten te reduceren. Ik wil toch graag even memoreren dat dat er wel toe heeft geleid dat vliegen vandaag de dag maar liefst 80% efficiënter is dan in de jaren zestig. Als wij dat bij auto's voor elkaar hadden weten te krijgen, dan hadden we er anders voor gestaan. Dus we mogen niet vergeten dat er al heel veel is bereikt. Verschillende Kamerleden hebben al gememoreerd hoe KLM en TUI er in de Sustainability Index voor staan. Wij hebben op dat punt dus een prachtige trackrecord. In die zin ben ik ook blij met het plan Slim én duurzaam. U heeft gelijk dat ik destijds ook heb aangegeven dat er van mij nog wel een tandje bij mocht. Dat hebben we ook bereikt aan de duurzameluchtvaarttafel. Je kunt wel degelijk van mening verschillen over de vraag of wat er aan extra ambities is bij gekomen, voldoende is. Maar daar wil ik zo meteen wat meer en détail op ingaan. Ook hier ben ik in ieder geval blij mee; ik wil de luchtvaartsector niet tekortdoen.

De internationale luchtvaart staat voor een enorme uitdaging om de toenemende CO₂-uitstoot om te buigen in een afname. Dat is in ieder geval al een heel belangrijke trendbreuk waar we met elkaar naar aan het toe werken zijn. Er is ingezet op een breed pakket aan maatregelen.

De voorzitter:

Ik zie dat het vorige punt een vraag oproept bij mevrouw Kröger. Ga uw gang.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Sorry, ik heb even het punt van orde gemist. Hoeveel interrupties hebben we?

De voorzitter:

Wij hebben voorgesteld één interruptie in tweeën en dan nog een vervolgininterruptie in eenen te doen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Oké. Welk een beknibbeling in mijn afwezigheid!

De voorzitter:

Allemaal om een tweede termijn mogelijk te maken. Hoe sneller we gaan...

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Zullen we snel een vraag stellen voordat alle tijd voorbijgaat?

De voorzitter:

Ik geef u graag het woord.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Dan doe ik nu die ene. De Minister heeft aangegeven dat er een schepje bij moet. Er lag een plan van de sector. Dat vonden de Minister en de Kamer niet goed genoeg. Er moest een schepje bij. Ik heb beide plannen goed gelezen. Misschien is het een heel klein schepje, maar ik vond het heel moeilijk te zien waar de ambitie die de Minister heeft uitgesproken, terugkwam in het duurzaamluchtvaartakkoord, dat nog net zo flets groen is.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Hier zien we weer het interpretatieverschil. Ik denk dat het best een behoorlijke schep erbovenop is. Dat zit hem in ieder geval in het feit dat Slim én duurzaam niet verder keek dan 2030. Wij kijken ook naar de langere termijn, naar 2050, 2070. Wij verbinden daar ook conclusies aan. Natuurlijk is het ontwerpakkoord een tussenresultaat van de werkzaamheden van de duurzaamluchtvaarttafel. Wij zijn daar natuurlijk nog niet klaar mee. Het is niet zo van: dit is het nu. Wij blijven die tafel doorzetten. Ik vind het heel belangrijk om vooraf even te signaleren dat de partijen aan tafel ook echt gemotiveerd zijn om voortgang te boeken. Nu even precies op de verschillen. Ik vind het belangrijk dat er meer partijen aan tafel zitten, dus het wordt ook door meer partijen onderschreven. Dat is wel belangrijk als je je doelen ook echt wilt realiseren, want met alleen ambities bereik je uiteindelijk niks. Er is ook een duidelijker vervolgproces afgesproken om zaken verder uit te werken en ook echt te gaan uitvoeren. Samen met de partijen wordt er ook heel hard gewerkt om probleemanalyses scherper te krijgen en helder te maken wie aan de lat staat om welke drempels weg te nemen. Verder is Slim én duurzaam gericht op de internationale luchtvaart vertrekkend uit Nederland. Het ontwerpakkoord kijkt ook naar de binnenlandse luchtvaart. Dat is een belangrijk onderscheid. Het ontwerpakkoord bevat de ambitie om te komen tot scherpere ICAO-afspraken voor alle internationale luchtvaart op mondiaal niveau. Ook wordt de CO₂-ambitie voor 2030 uit Slim én duurzaam overgenomen in het ontwerpakkoord, maar in aanvulling daarop zullen partijen in het vervolgproces gezamenlijk onderzoeken of we die ook op een hoger

niveau kunnen brengen. Nieuw zijn dus, zoals ik net al memoreerde, de ambities voor 2050 en 2070.

Ook kan ik nog iets zeggen over de verschillen wat de duurzame brandstoffen betreft. Misschien beantwoord ik daarmee meteen wat vragen die door andere leden zijn gesteld.

De voorzitter:

Voordat we verdergaan, dat was dan het antwoord op de vraag van mevrouw Kröger. Dat liep eigenlijk over in...

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daar ben ik eigenlijk nog steeds mee bezig, want mevrouw Kröger vroeg naar de verschillen tussen Slim én duurzaam en het ontwerpakkoord. Die zien op verschillende onderdelen. Als mevrouw Kröger het volledige antwoord wil, dan moet ik toch ook de rest nog even toelichten.

De voorzitter:

Oké. Gaat u verder.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja? Prima. Over die brandstoffen, in Slim én duurzaam staat dat in 2030 14% van de luchtvaartbrandstof duurzaam is. Dat wordt onderschreven. Aanvullend gaan partijen dus zoeken naar een hoger resultaat in 2030. Nieuw is ook het streven om de fossiele kerosinebehoefte in 2050 te volledig vervangen door duurzame alternatieven. Er staan ook de nodige praktische afspraken in, bijvoorbeeld over het gebruik van het bestaande pijpleidingennetwerk voor duurzame brandstoffen. Nou, dat is een heel concreet punt; bij de heer Amhaouch beluisterde ik dat hij vooral op zoek was naar praktische resultaten in de zin van: wat gaan we nou ook echt doen?

Daarnaast is er een haalbaarheidsstudie naar synthetische kerosine opgenomen. Die studie is inmiddels in uitvoering. Dat zijn de belangrijke verschillen, met onder andere Tata Steel als partner, waarbij met een subsidie de technische en economische haalbaarheid worden onderzocht. Hierin staan ook heel veel nieuwe afspraken over elektrisch en hybride vliegen. Veel van die afspraken zijn nieuw. In het ontwerpakkoord is bijvoorbeeld afgesproken dat de gehele binnenlandse luchtvaart in 2050 elektrisch zal zijn. Er staat ook in dat het elektrisch taxiën in 2030 de standaard zal zijn. Dat zijn toch echt substantiële toevoegingen aan Slim én duurzaam.

Er komt ook een actieprogramma voor hybride en elektrisch vliegen, waar ook elektrificatie van commerciële internationale luchtvaart in zit. We hebben de afspraak gemaakt om de samenwerking aan te gaan met Noorwegen, waar mevrouw Van Brenk, die hier nu niet is, de vorige keer een warm pleidooi voor hield. Daar hebben we ook contacten mee gelegd, dus we gaan ook samen optrekken met landen als Noorwegen en Zweden. Waar Nederlandse partijen kunnen bijdragen aan totstandkoming van de benodigde technologie, sluiten we aan bij wat er al in die landen gebeurt, zodat we niet allemaal ons eigen wiel aan het uitvinden zijn.

Volgens mij heb ik daarmee een redelijk aantal verschillen tussen beide pakketten laten horen.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan ga ik toch even in volgorde de interrupties afwerken.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik ben nog lang niet klaar met dit blok, als dat de vraag is.

De voorzitter:

Maar dan wordt mijn vraag wel even: wat als iemand een interruptie heeft? Meneer Paternotte wil zeker – dat heb ik inmiddels in de gaten – dus die trekt zich niet terug. De heer Laçin wil ook en de heer Van Raan laat het volgens mij lopen voor nu. Ik wou het woord geven aan de heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Het is veelzeggend dat de Minister zo'n lang antwoord geeft op de vraag van mevrouw Kröger, maar als ik goed luister, dan hoor ik eigenlijk heel weinig inhoud. We kijken wat langer door, naar 2050, 2070. We gaan de binnenlandse luchtvaart op elektriciteit doen. Eén, we hebben volgens mij geen binnenlandse vluchten, dus u heeft het dan vooral over de grondoperaties.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat gaat over general aviation.

De heer **Laçin** (SP):

Ja, general aviation, maar wij hebben het volgens mij over de wat grotere vluchten hier. En elektrisch taxiën op vliegvelden wil ik best geloven, maar ik ben heel erg op zoek naar de aanscherping van de CO₂-reductiedoelen; dat heb ik ook eerder proberen duidelijk te maken. Als we uitgaan van die 35% fictieve groei vanuit 2030, dan komen we eigenlijk weer een beetje terecht waar we nu staan qua uitstoot. Is die 35% fictieve groei aangescherpt in het duurzaameluchtvaartakkoord?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik heb net aangegeven dat we hebben aangesloten bij de doelen voor 2030. Wij hebben dat aangevuld met doelen voor 2050 en 2070. Maar dan kom je met elkaar in de discussie die ik ook proefde bij uw Kamerleden, namelijk: je kunt wel een hoge ambitie uitspreken, maar het moet ook haalbaar zijn. Het moet ook op te brengen zijn voor de Nederlandse luchtvaart en luchthavens. Als wij irreële eisen opleggen, dan eindig je met de oude uitspraak, die nog steeds staat: Nederland armer en de wereld warmer. Dan schieten we er met z'n allen uiteindelijk niks mee op. Dus je moet daar de goede balans in zien te vinden. Aan de ene kant moet je de druk maximaal proberen op te voeren. Dat doen we ook. Ik merk dat partijen aan de duurzaameluchtvaarttafel daar zelf ook steeds meer mee bezig zijn en er ook van overtuigd zijn dat het goed is dat ze die koploperspositie hebben, maar dat ze die ook heel graag vast willen houden. We trekken aan dezelfde kant van het touw, maar je kunt niet verwachten dat alles in een paar jaar op te lossen is en je dan ook nog luchtvaart overhoudt in Nederland. We moeten daar een goede balans in zien te vinden. Ik denk dat waar wij nu samen mee bezig zijn aan die duurzameluchtvaarttafel, het maximaal haalbare is en dat we daar ook trots op mogen zijn. Dat wil ik ook graag in het Europese en internationale uitdragen; daar kom ik zo nog op.

Ik heb u in het verleden ook al een keer verteld dat ik een van de gastsprekers mocht zijn op een EU Aviation Summit. We waren al op twee derde van de dag toen ik als eerste het woord «sustainability» in de mond nam. Ik denk dat we daar een stevig visitekaartje afgaven. Dat zullen we ook zeker blijven doen. Ik ga straks ook graag nader in op alle andere Europese dossiers. Maar als het gaat om het ambitieniveau, moeten we onszelf niet tekortdoen en mogen we trots zijn op alle partijen aan die tafel.

De **voorzitter**:

De heer Laçin heeft een vervolgvraag.

De heer **Laçin** (SP):

Zeker, voorzitter. Ik kan eigenlijk heel kort constateren dat het antwoord op mijn vraag nee is. Het Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart gaat qua CO₂-reductie dus niet verder dan wat er in Slim én duurzaam is afgesproken, behalve de doorkijk, maar ik heb het over de CO₂-reductiedoelen tot 2030. Die gaan niet verder. Dat is helder. Dat de Minister spreekt over sustainability is alleen maar goed, maar wij zijn op zoek naar een aanscherping, want alle andere sectoren hebben veel verdergaande doelen gesteld: een halvering ten opzichte van 1990 of van 2005. Daar gaat het de SP om. Als hier wordt geschermd met «we doen tienduizend dingen» terwijl dat niet leidt tot scherpe CO₂-reductiedoelen, dan moet de Minister vooral blijven doen wat ze doet, maar dan is de constatering dat het Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart qua CO₂-reductie niet verder gaat. Dan is dat gewoon een heldere constatering. Laten we dat dan samen benoemen en die discussie verder voeren.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nou doet de heer Laçin ons en de hele luchtvaarttafel echt tekort, want hij focust alleen op onze eigen plannen. Ik kom zo meteen nog op het EU ETS en CORSIA, die ook een heel belangrijke bijdrage gaan leveren. Bovendien zijn wij er juist mee bezig om die ambitie aan te scherpen, om die lat hoger te leggen. U kunt het allemaal wel badinerend afdoen in de zin van: «Ach, wij hebben geen binnenlandse luchtvaart. Het is allemaal klein. Die general aviation stelt niks voor. Elektrisch taxiën is ook allemaal niet zo relevant.» Ik vind dat wel heel erg relevant. Als je weet dat één grote Boeing alleen al met taxiën 200.000 liter kerosine per jaar verbruikt, dan vind ik het wel de moeite waard om daarop in te zetten. Als je niet begint met kleine beetjes, dan ontwikkel je de technologie niet en kom je niet verder in de innovatie. Het is misschien: wie het kleine niet eert, is het grote niet waard. Maar heel veel innovatie is wel voortgekomen uit kleine beginnetjes. Zo'n Pipistrel, waar twee personen in kunnen, is misschien klein. Je kunt er voorlopig inderdaad niet de oceaan mee over, maar als we dat niet koesteren en geen kans geven, dan gaan we die grote stap ook niet voor elkaar krijgen. Dus ik hoop toch op uw steun voor deze ontwikkelingen. Die zijn misschien niet wereldschokkend, maar je weet nooit wat er nog uit voortkomt.

De voorzitter:

Dank, dan geef ik het woord aan de heer...

De heer Laçin (SP):

Ik wil een hele kleine correctie doen. Ik eer het kleine zeker wel...

De voorzitter:

O.

De heer Laçin (SP):

... maar ik vraag hier naar het grote. Dat is een nuanceverschil. Ik ben blij met wat er gebeurt met het kleine, maar mijn vraag was vooral gericht op het grote. Vandaar mijn reactie.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Aan dat grote werken wij dus ook harder. Ik gaf u net aan dat wij een extra doorkijk hebben voorbij 2030. Nu hebben wij ook 2050 en 2070 met de sector besproken. Ik denk dat dat een heel wezenlijk verschil is. De heer Stoffer heeft gevraagd wat...

De voorzitter:

Voordat u verdergaat, wil ik eerst even de heer Paternotte het woord geven.

De heer **Paternotte** (D66):

Nog even over die binnenlandse luchtvaart. Op zich is het goed dat daar een hoger doel voor staat en dat we zeggen: zero emissie in 2050. Het is inderdaad wel zo dat, als je in een vliegtuig over Nederland vliegt en zegt «u vliegt nu over Nederland» en je naar beneden kijkt, je dan meestal te laat bent, want dan ben je er al voorbij. Dus het lijkt inderdaad geen enorme impact te hebben. Maar u nam zelf laatst bijna – er kwamen wat containers op Terschelling tussendoor – de belangrijkste binnenlandse vlucht, van Amsterdam naar Bonaire namelijk. Ik neem aan dat die ook meetelt, dat u er dus voor gaat zorgen dat die in 2030 aan het emissiedoel voldoet en dat die bovendien zero emissie is in 2050.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Uiteraard kijken we ook naar wat er in Caribisch Nederland op de luchthavens plaatsvindt. Maar aan de duurzameluchtvaarttafel zijn die partijen niet direct vertegenwoordigd. Maar ik begrijp dat u dat aandachtspunt graag mee wilt geven, dus we zullen eens kijken wat we op de luchthavens daar voor elkaar kunnen krijgen qua duurzaamheid. Dat neem ik graag mee. Overigens ga ik in mei een nieuwe poging wagen om daar een werkbezoek af te leggen. Misschien kan ik dan meteen op de verschillende vliegvelden daar navragen hoe het ervoor staat. De heer Paternotte had ook gevraagd – dan begin ik daar maar even mee...

De **voorzitter**:

Nou, de heer Van Raan wil toch... O, de heer Paternotte heeft nog een vervolgvraag.

De heer **Paternotte** (D66):

Dit lijkt me een heel goed voorstel van de Minister. Ik hoop dat zij dan terugkomt op wat wij kunnen doen op de luchthaven daar, de tweede intercontinentale luchthaven van ons land immers. Mijn vraag was eigenlijk: telt die vlucht naar Bonaire ook mee als binnenlands? Want het is binnenland. En zou het niet ook chic zijn als we dat ook gaan doen voor Sint-Maarten, Curaçao en Aruba? Dat is weliswaar niet binnenlands maar wel binnenstaats.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De heer Paternotte vraagt een beetje naar de bekende weg, want dat zit nu natuurlijk niet in de cijfers. Maar ik ga eens even na wat dat voor consequenties zal hebben en of dat kan. Ik stel voor dat wij voor het AO Luchtvaart rapporteren hoe dat precies in elkaar zit.

De **voorzitter**:

Oké. Dan geef ik toch het woord aan de heer Van Raan.

De heer **Van Raan** (PvdD):

De Minister spreekt over ambities. Dat is heel goed. Zij benoemt daar ook bij of het glas halfvol of halfleeg is. Zij ziet het glas als halfvol. Zij verweet ons even dat wij het glas misschien als halfleeg zouden zien. Dat is niet zo. Wij zien het ook als halfvol. Overigens maakt het helemaal niet uit of het glas halfvol of halfleeg is als het cyaankali is. En de luchtvaart is dat een beetje.

De **voorzitter**:

En uw vraag?

De heer **Van Raan** (PvdD):

Mijn vraag is als volgt. De Minister richt zich heel erg op de ambities. Dat is ook heel goed. Wij hebben net vastgesteld dat Slim én duurzaam en het

aangescherpte akkoord ongeveer op het niveau van nu zitten in 2030. Zij noemt dat ambitieus en ook wat haalbaar is. Maar zou de Minister een verschil kunnen aanbrengen tussen wat de ambitie is en wat nodig is? Want dat is niet hetzelfde. Kan zij daarop reflecteren? Of zegt zij: nee, ik vind die 11 echt genoeg, naar rato, passend bij wat nodig is voor Parijs, 1,5°C, in plaats van 5 megaton in 2030? Misschien halen we dat niet, maar dat is in ieder geval wat nodig is versus wat de ambitie is. Zou zij dat verschil kunnen duiden of valt dat bij haar samen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Natuurlijk hebben wij allemaal de ambitie om het liefst die 1,5°C te halen. Tegelijkertijd moeten we kijken wat realistisch is. In die zin sluit ik me vooral aan bij wat de heer Amhaouch zegt: probeer zo snel mogelijk concreet aan de slag te gaan en te kijken wat je daadwerkelijk kunt realiseren. Ik gaf net ook aan dat ik innovatie ontzettend belangrijk vind. Ik kom straks nog op het EU ETS. Ik verwacht echt dat dat effect gaat hebben. Hetzelfde geldt voor CORSIA als dat eenmaal gaat werken. Ik wil de gesprekken van Staatssecretaris Snel in Europa en de conferentie die hij binnenkort organiseert, ondersteunen om te kijken wat we in Europa voor elkaar kunnen krijgen. Het gaat echt om een totaalpakket aan maatregelen, waar we breed op inzetten om die ambities zo concreet mogelijk in te vullen. Dan helpt het niet als ik nu...

(Telefoon gaat over)

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ach, nou. Ik heb mijn telefoon aanstaan. Help! Excuus. Die ringtone, A little less conversation, a little more action, kent u van mij. Die is eigenlijk ook van toepassing in dit debat, want dat is precies wat ik probeer te bereiken en waarom ik blij ben met de inzet aan deze duurzameluchtvaarttafel.

De voorzitter:

Dat leidt toch tot een vervolgvraag van de heer Van Raan. Ga uw gang.

De heer Van Raan (PvdD):

Dit is op een vreselijk charmante en slimme manier op geen enkele manier een antwoord op mijn vraag, want de Minister beschrijft nogmaals wat de ambitie is. Maar daar vraag ik helemaal niet naar, want die is wel duidelijk. Dat de Minister zich inzet is ook helemaal helder. De vraag is of zij bereid is om, naast wat zij van plan is te doen, vanuit een ambitie te kijken naar het getal dat de wetenschap noemt en 5 megaton mee te nemen als wat nodig is. Dan kunnen we een gesprek voeren over wat er nodig is versus het ambitieniveau. Dat ambitieniveau kennen we nu wel, maar wil zij reflecteren op wat nodig is, namelijk die 5 megaton in 2030?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

We willen natuurlijk ons uiterste best doen om dat te halen. Als er in de komende tijd door innovaties of door nieuwe maatregelen nog meer mogelijk is en wij in Europees verband bijvoorbeeld misschien meer aan internationaal treinverkeer kunnen doen, dan levert dat weer resultaat op dat wij nu niet kunnen inboeken maar waar de Staatssecretaris en ik wel samen hard aan werken.

De voorzitter:

De heer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Ja, dat is dan ook meteen de laatste keer, als de voorzitter heeft meegeteld.

De Minister zegt een heel belangrijk ding, namelijk: dat willen we natuurlijk halen. Dat betekent dat ze echt wel weet dat die vijf gewoon een goed getal is. Dat is één. En twee – dat is dan de vraag – zij zei in een eerder antwoord «dat wij dat natuurlijk het liefst willen halen». Alsof 1,5°C een soort optie is in de zin van: hartstikke leuk als we dat halen; dat doen we natuurlijk het liefst. Maar er is helemaal geen «het liefst», want een 2°C-wereld is helemaal geen leefbare wereld. Daar kunt u helemaal niet zo lekker vliegen als u van plan bent met die ambities van Slim én duurzaam. Dus dat «liefst» begrijp ik niet helemaal goed. Kunt u dat nog eens toelichten? Want 1,5°C is 1,5°C is 5 megaton.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik begrijp heel goed wat de heer Van Raan hiermee zegt, maar ik kan ook geen dingen beloven die ik niet waar kan maken. Wij gaan hier alleen over Nederland. Ik hoef niet te herhalen wat er over de luchtvaart al dan niet internationaal is afgesproken. Daar hebben wij met elkaar CORSIA voor in het leven geroepen. We gaan proberen om zo veel mogelijk landen bereid te vinden om dat ook te versterken, we werken aan het EU ETS en we nemen onze eigen maatregelen, maar u kunt van mij niet de garantie vragen dat ik de rest van de wereld ook zover krijg. Ik kan niet anders dan daar mijn uiterste best voor doen, zoals mijn collega's ook doen, en laten zien waar wij nu al mee bezig zijn. Ik denk dat de heer Paternotte het aardig zei: een schoon jongetje in een vieze klas. Laten we daar vooral mee doorgaan, maar wij kunnen niet afdwingen dat andere landen dat ook zo gaan doen.

De voorzitter:

Dank. Dan had ik nog een interruptie van mevrouw Kröger. Ga uw gang.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik ben toch nog steeds op zoek naar dat schepje boven op Slim én duurzaam, van flets groen naar het huidige luchtvaartakkoord, dat de Minister een halfjaar lang heel hard heeft geprobeerd wat ambitieuzer te krijgen. Ik heb braaf zitten mee schrijven. De dingen zijn dat er nu meer partijen aan tafel zitten, maar dat gaat niet over het ambitieniveau. En het gaat erover dat er processen en uitvoeringsafspraken zijn. Maar wat het ambitieniveau betreft zegt zij dat we er nu ook een 2050-doel bij hebben. Maar dat doel is toch een doel van ICAO waar wij ons al aan gecommitteerd hadden? Wat maakt het nou wat minder flets groen? Het stukje hoop dat ik heb, is dat de Minister zegt: het ontwerpakkoord is nog niet klaar. Er is dus kennelijk ruimte voor nog wat vergroening.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik heb aangegeven dat het een levend document is. Het is niet zo van: dit is het nu; tot 2030, 2050 en 2070 gaan we hiermee aan de slag en komt er niks bij. Nee, we zijn juist met een heleboel projecten bezig, zoals het elektrificeren en de alternatieven voor vliegen. Maar het heeft geen zin dat ik op ga schrijven dat mijn ambitie net iets hoger is dan die van een ander als ik daar niet meteen ook een concreet pad aan kan koppelen dat haalbaar is en dat we kunnen bereiken. Anders kan ik wel opschrijven dat ik in 2020 alles allemaal emissieloos wil hebben. Dat is dan een mooie ambitie maar die is totaal niet realistisch. Daar schieten wij dus ook niks mee op.

De heer Stoffer heeft gevraagd wat ik ga doen om de afspraken en het ontwerpakkoord te financieren. Dat is natuurlijk ook heel belangrijk voor de haalbaarheid van onze ambities. Daarvoor gaan wij eerst met de partijen de zaken verder concreet uitwerken. We moeten met elkaar het gesprek aangaan over de bekostiging: wat ligt nou in de rede wat op wiens bordje komt? We gaan in ieder geval ons uiterste best doen om daar Europese innovatiegelden voor aan te trekken, in het bijzonder vanuit

het Clean Sky-programma, dat onderdeel is van Horizon Europe. Dat is een belangrijke. Misschien is het ook nog belangrijk om te vermelden dat wij binnen onze eigen Demonstratieregeling klimaattechnologieën en -innovaties in transport 1 miljoen vanuit de klimaatenvelop beschikbaar hebben gesteld voor de luchtvaart. Dat is ook echt bedoeld om dit aan te jagen. Die middelen worden nu onder andere gebruikt voor pilots op het gebied van elektrificatie van de luchtvaart.

De voorzitter:

Dat roept een vraag op bij de heer Dijkstra.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Het Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart borduurt voort op Slim én duurzaam plus een tandje erbij met allerlei innovaties en dergelijke. Net zei u: ik heb 1 miljoen vanuit de klimaatenvelop beschikbaar gesteld of gekregen om de luchtvaart daar verder in te helpen. Dat is wel geld. Luchtvaart zit formeel niet in het Parijse klimaatakkoord. Wij stoppen dat er deels wel in. Als we daar ook geld voor beschikbaar stellen, dan moet er dus ook een percentage van die 49 door de luchtvaart geleverd worden. Is al bekend hoeveel dat ontwerpakkoord aan die 49%-doelstelling zou kunnen gaan bijdragen? Want dat betekent dat we bijvoorbeeld met elektrische auto's minder moeten doen, of bij de bebouwde omgeving of wat dan ook. Als het niet meetelt in die 49%, dan moet je je heel erg afvragen of je het wel moet doen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat is natuurlijk het verschil tussen de korte termijn, de middellange termijn en de lange termijn. Die regeling is bedoeld voor innovatie voor verduurzaming. Wij vinden het belangrijk dat de luchtvaart daar ook de mogelijkheid toe krijgt. Dan gaat het dus vooral over die elektrificeringspilotprojecten. Omdat het innovatie en pilotprojecten zijn, kun je daar nog geen precies percentage aanhangen en zeggen hoeveel dat nou gaat opleveren. Want dan zou je al een uitgewerkt product moeten hebben waarvan je al precies weet wat het gaat opleveren. Daar gaan deze projecten niet over. Het gaat er juist om nieuwe technieken mogelijk te maken. Daar zal dan uit moeten blijken wat het vervolgens op kan leveren. Maar het zit hem vooral in het begin van het proces.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dat begrijp ik, want innovatie is iets waar je in moet investeren en wat je moet gaan doen. Even heel sec gesteld: luchtvaart zit niet in het klimaatakkoord, maar we gaan dat wel doen. We gaan klimaatgeld gebruiken voor innovatie in de luchtvaart. Dat kan. Dat is allemaal prima, maar dan moeten we ook weten wat het oplevert. Dat het niet kan, snap ik, maar op termijn moeten we dat wel weten. Dan moeten we gewoon weten wat het ontwerpakkoord, als het is uitgevoerd, bijdraagt aan megatonnen. Hoeveel megatonnen de maatregelen opleveren, staat er immers wel in. We moeten weten hoeveel het bijdraagt, zodat je kunt zien hoe effectief je euro is. Daar gaat het dan om. Dat moeten wij op een gegeven moment inzichtelijk hebben voordat we daar heel veel verder mee gaan. Misschien is het juist heel interessant om te investeren in de luchtvaart, omdat je in de luchtvaart op een makkelijkere manier je doelen kunt halen dan met het stimuleren van elektrische auto's. We moeten keuzes maken. We kunnen die euro maar één keer uitgeven. Is de Minister dat met mij eens? Kunnen wij dat in een later stadium inzichtelijk krijgen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Zeker. Natuurlijk is het belangrijk om dat op een gegeven ogenblik inzichtelijk te krijgen. Ik heb het al vaker met u doorgenomen: als je het hebt over wat wij doen aan de verduurzaming van de luchtvaart, dan

begint dat natuurlijk al met het vervoer naar en van de luchthaven en gaat het ook om de luchthaven zelf, wat je daar allemaal kunt doen. U hebt het over elektrische auto's. Nou, wij hebben op de luchthavens elektrische bussen. Al die maatregelen kunnen wij natuurlijk ook doorrekenen, want ze zijn wel luchtvaartgerelateerd, maar als je het echt hebt over de fundamentele innovatie, dan wil ik u aangeven dat je pas weet wat het echt kan bijdragen als je die pilots kunt evalueren. Zodra wij dat duidelijk hebben, zullen wij dat zeker meenemen in de totale berekening en afwegingen. Je wilt natuurlijk daar je geld inzetten waar het het hoogste rendement oplevert, ook voor het klimaat.

De voorzitter:

Dat leidt tot een vraag van de heer Paternotte.

De heer Paternotte (D66):

Volgens mij is hier behoefte aan een beetje klimaatdrammen. Als ik de heer Dijkstra hoor, zou het heel erg zijn als wij maar één centimeter voorbij de verplichtingen van het akkoord van Parijs gaan, terwijl ons doel is dat wij verder gaan. Premier Rutte zegt ook altijd dat wij naar 55% reductie in 2030 gaan. Dat is het doel waar wij eigenlijk naar streven. Dus als de luchtvaart daar iets aan kan bijdragen, is dat alleen maar mooi. Ik wil van de Minister bevestigd hebben dat zij van mening is dat wat wij bereiken op de luchtvaart, voor geen centimeter ten koste gaat van de andere klimaatdoelen die in het ontwerpklimatekkoord zijn opgenomen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nee, dat gaat niet ten koste van de doelen. Het gaat alleen ten koste van de feitelijke kosten; we trekken er 1 miljoen voor uit uit de klimaatenvoloppe, omdat dit ook belangrijk wordt geacht. Maar dit doet niets af aan onze totale doelen voor het klimaat.

De heer Dijkstra vroeg hoe wij de klimaatontwikkelingen een plek gaan geven in de Luchtvaartnota. Wat wij hebben besproken en zullen bespreken aan de duurzameluchtvaarttafel, kunt u min of meer zien als een aanloop naar de kabinetsreactie die moet landen in de Luchtvaartnota. U gaat daar dus een-op-een die koppeling in zien, want uiteraard zijn ook het klimaat en verduurzaming een belangrijk onderwerp in de Luchtvaartnota. Daar zult u dit dus in terugvinden.

Dan is de vraag gesteld wat wij vinden van de aanbeveling om een CO₂-plafond voor de luchtvaart te introduceren. Dat is een idee van Natuur & Milieu en wij zijn blij dat zij meedenken over het klimaatbeleid. Zoals u weet – mevrouw Kröger heeft dat geïnitieerd – loopt op dit moment het planMER-traject voor de Luchtvaartnota. In dat traject worden er verschillende denkrichtingen uitgewerkt die ook de randen van het speelveld opzoeken. Veiligheid is uiteraard de basis; daar hebben wij gisteren over gesproken. Daarbovenop worden er vanuit drie thema's – leefomgeving, klimaat en economie – denkrichtingen ontwikkeld om inzicht te geven in de belangrijkste beleidskeuzes. Wij gaan dit komende periode op drie niveaus verder uitwerken: ambitie, strategie en dan de concrete maatregelen. Binnen het blok denkrichting klimaat zal ik ook eens bekijken wat de mogelijkheden en onmogelijkheden hiervan zijn. Hier komen wij dus ook in het kader van de Luchtvaartnota op terug. Mevrouw Kröger vroeg of wij nu al maatregelen kunnen nemen om de uitstoot van ultrafijnstof te verminderen. Het is de Kamer bekend dat het RIVM op dit moment in opdracht van ons ministerie een onderzoek uitvoert naar de gezondheidseffecten van de blootstelling aan ultrafijnstof. Het is een langjarig onderzoeksprogramma dat zich onder meer richt op de rapportage van het deelonderzoek Acute effecten. Deze zomer zullen de Staatssecretaris en ik uw Kamer informeren over die eerste resultaten, maar lopende het onderzoek wil ik niet op de uitkomsten vooruitlopen.

Ik blijf nog even bij mevrouw Kröger. Zij vroeg of ik bereid ben om in alle milieueffectrapportages zoals die bij de Luchtvaartnota, alle facetten van de CO₂-uitstoot mee te nemen. Ik schat dan maar even in dat zij zich afvraagt of de CO₂-uitstoot van aan Nederland toe te schrijven luchtvaart wordt meegenomen op basis van de vertrekkende vluchten uit Nederland. Ik kan haar geruststellen: we brengen dat in beeld bij de milieueffectrapportages. Ik heb dit al eerder aangegeven in de planMER van de Luchtvaartnota. Om nu maar helemaal gedetailleerd te antwoorden: u vindt dit in de notitie Reikwijdte en detailniveau in bijlage C onder het kopje Klimaatemissies op mondiaal niveau.

Voorzitter. Hiermee heb ik zo'n beetje de algemene inleidende onderwerpen beantwoord. Ik wil vervolgen met het blokje over duurzame brandstoffen en elektrisch hybride.

Bij de inzet van duurzame brandstoffen denken wij natuurlijk allemaal aan duurzame biokerosine en synthetische kerosine. Meerdere leden hebben daarover gesproken. Gegeven de huidige stand van de techniek is dat ook een van de meest kansrijke manieren om CO₂ binnen de luchtvaart te reduceren op de korte en middellange termijn. Wij zijn er al een tijdje hard mee bezig om dit zo veel mogelijk te faciliteren. Zo is de afgelopen jaren binnen BioPort Holland met verschillende partijen uit de keten bekeken hoe Nederland een voortrekkersrol kan vervullen in het stimuleren van het gebruik van duurzame biokerosine. Uw Kamer heeft daar ook moties over aangenomen, onder andere van de heer Amhaouch, om ons daar ook nog eens extra toe aan te sporen. Momenteel wordt een haalbaarheidsstudie uitgevoerd om de technische en economische haalbaarheid van synthetische kerosine aan te tonen. Ook dat financieren wij mede.

Aan de duurzameluchtvaarttafel hebben partijen ook het doel gesteld om in 2030 14% van de brandstof voor luchtvaart in Nederland duurzaam te laten zijn. Het is net al gezegd: in aansluiting op Slim én duurzaam staat in het akkoord dat wij in 2050 de volledig fossiele kerosinebehoefte willen vervangen door duurzaam.

Wat doet de overheid precies hieraan? Alle partijen bekijken hoe wij tot grootschalige productie en gebruik van biokerosine kunnen komen. De heer Amhaouch noemde het al: het kan toch niet zo zijn dat KLM dit alleen maar in Los Angeles kan blijven tanken; wij moeten dit toch ook zelf voor elkaar kunnen krijgen? Wij bekijken in dit kader onder andere of het bestaande pijpleidingennetwerk kan worden opengesteld voor duurzame brandstoffen. Dat is geweldig belangrijk voor de opschaalbaarheid, het transport en de export hiervan.

Ik geloof dat het de heer Paternotte was die nog even het Corporate Biofuel Programme benoemde. Daarvan hebben wij als rijksoverheid gezegd dat wij hier allemaal aan gaan meedoen. Ik ben er overigens nog steeds mee bezig om ook buiten de rijksoverheid anderen, zowel privaat als publiek, aan te spreken om daar vooral gebruik van te maken als launching customer.

Daarnaast zet Defensie ook waar mogelijk duurzame biobrandstoffen in op al hun operationele vliegtuigen. Vanaf januari dit jaar vliegen bijvoorbeeld de F16's al op 5% bijgemengde duurzame kerosine. Dan kun je zeggen: wat is nou 5%? Maar ook daarvoor geldt dat alle beetjes helpen. De heer Amhaouch vroeg nog naar de biokerosinefabriek. Er is nog een aantal belemmeringen benoemd die een commerciële fabriek voor biokerosine in Nederland in de weg staan. Zo heeft het Ministerie van Defensie laten weten dat het bestaande pijpleidingennetwerk daar dus nog niet voor is opengesteld, maar dat dat waarschijnlijk wel in 2020 kan zodat vanaf dat moment een continue aanlevering van duurzame biokerosine mogelijk zou zijn.

Daarnaast onderzoeken wij of het invoeren van een jaarverplichting hernieuwbare energie een effectieve maatregel zou kunnen zijn om de productie en de afname van die duurzame biobrandstof te stimuleren. Je moet natuurlijk eerst voldoende vraag hebben om een rendabele

businesscase te krijgen. De vraag is wat wij daar, los van onszelf als launching customer, verder aan kunnen doen om dat bij elkaar te laten komen. De motie-Amhaouch/Paternotte is dus werk in uitvoering. Mevrouw Kröger vroeg of ik in gesprek wil treden met de sector om de fossiele kerosine schoner te krijgen. Ik kan toezeggen dat ik dit onderwerp graag wil agenderen voor de duurzameluchtvaarttafel. Ik zal eens bekijken of wij daar afspraken over kunnen maken. In internationaal verband wordt er in ieder geval ook al over gesproken. Ik zal dit onderwerp meenemen. Hoe zit het met de beschikbaarheid van biomassa voor biokerosine? Dit is onderdeel van de brede discussie in het klimaatakkoord. Dat is u ook bekend. PBL staat aan de lat om onderzoek te doen naar de beschikbaarheid van die biomassa en om te zorgen voor een hoogwaardige inzet van die biomassa. Wij delen natuurlijk met elkaar dat je dat niet eindeloos aan alle verschillende onderdelen van de economie kunt toedelen, omdat het aanbod beperkt is. Ook de SER zal hierover nog adviseren. Als wij alle feiten helder hebben, zullen wij daar in het kabinet een besluit over nemen en bekijken hoe dit in de verschillende sectoren uitpakt.

De heer Stoffer vroeg of het klopt dat de Nederlandse maatschappijen een efficiëntie van 0,7% per jaar hebben gerealiseerd. De Amerikaanse organisatie ICCT heeft onderzoek gedaan naar het verloop van efficiëntieverbetering van vliegtuigen van 1960 tot 2015. De brandstofefficiëntie is voor verschillende perioden bepaald. Op basis van diverse maatregelen heeft onze grootste maatschappij in Nederland over de periode van 2011 tot 2018 een verbetering van brandstofefficiëntie van gemiddeld rond de 2% gerealiseerd. Hoe de verbetering van de efficiëntie voor de komende jaren eruitziet, is natuurlijk van een heleboel factoren afhankelijk. Een daarvan hebben wij bijvoorbeeld gisteren genoemd: de 737 die nu aan de grond staat. Die zou voor het klimaat een stukje beter zijn, maar is om andere redenen nu weer niet in de lucht. Zo zijn er altijd factoren die je niet direct in de hand hebt. Ik denk dat ik hiermee de vragen over biokerosine gehad heb.

Dan nog iets over het actieprogramma elektrisch en hybride vliegen. Ik werk de ambities van het Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart verder uit. Ik zal komen met een concrete aanpak, maatregelen en projecten. Ik verwacht dat het nationaal actieprogramma elektrisch en hybride vliegen in juli gereed zal zijn; daar streven wij naar. Ik kan het woord «actie» niet genoeg benadrukken. Wij zullen dit dan na de zomer met u kunnen bespreken. Het doel is om er met betrokken partijen voor te zorgen dat er in 2030 elektrisch kan worden gevlogen en dan iets verdergaand dan één of twee personen. We proberen dan echt op te schalen naar 20 tot 50 passagiers en naar alle korteafstandsvluchten elektrisch in 2050. Dat actieprogramma is er natuurlijk op gericht dat Nederland zich de komende tien jaar ontwikkelt tot koploper, ook in het elektrisch en hybride vliegen. Nogmaals, ik heb dat net ook al gezegd, in samenwerking met andere landen als Noorwegen en Zweden die daar ook erg ambitieus in zijn. Dan kom ik bij het blok alternatieven en dan denk ik vooral aan de trein. Ik wil niet al te veel in herhaling vervallen, want een aantal van u heeft daar vanochtend uitgebreid over kunnen spreken met de Staatssecretaris. De Staatssecretaris is ook zeer gemotiveerd en zeer actief om alles uit de kast te halen om zo veel mogelijk bij te dragen aan het feit dat de trein een alternatief kan zijn voor het vliegen. Goede internationale verbindingen dragen echt bij aan onze economie en aan de connectiviteit van de regio's. Vooral bij bestemmingen tot zes uur reistijd is het echt de bedoeling te komen tot verbetering van de reistijd, de frequentie, het reiscomfort en de mogelijkheid om in een keer een combinatieticket te kunnen boeken in het buitenland. Waar aan de ene kant misschien de luchtvaart van de trein kan leren, is dat andersom ook het geval. Ze moeten dus ook vooral bij elkaar zitten om ervoor te zorgen dat de Amerikaan die Europa wil doen en op Schiphol landt, in Amerika kan regelen dat hij na zijn bezoek aan Amsterdam de internationale trein naar

Brussel en vervolgens naar Parijs en andere bestemmingen kan nemen om te voorkomen dat hij dat in een lange rij van allerlei intra-Europese vluchten doet. Je gaat in de VS natuurlijk niet zitten wachten met het regelen van je rondreis door Europa en erop gokken dat je als je eenmaal in Nederland bent aangekomen, kunt bekijken of je het misschien ook met de trein kan doen. Dat zijn allemaal dingen die nog veel makkelijker gemaakt kunnen worden. Zowel de Staatssecretaris als ik spreken daar ook de Eurocommissarissen en de Europese collega's op aan om daar gezamenlijk in op te trekken.

Bent u bereid om de sector te vragen kaartjes te introduceren voor doorlopende reizen? Ik gaf net eigenlijk al aan dat ik daar zeker toe bereid ben. Het is een van de zaken waar wij gezamenlijk mee bezig zijn.

Momenteel is er al een platform, BeNe AirRail, waar reizigers geïntegreerde tickets kunnen kopen voor KLM, NS, Thalys, de IC Brussel en Brussels Airlines. Dat is natuurlijk nog maar een heel klein stukje en Europa is veel groter. We gaan dus ook bekijken of wij dit concept kunnen uitbreiden. Ik zal daar samen met de Staatssecretaris nader op ingaan in ons gezamenlijk plan van aanpak dat wij naar wij hopen aan het einde van dit jaar aan u kunnen presenteren.

Mevrouw Kröger heeft haar motie over het verbieden van vluchten naar Brussel weer voor het voetlicht gebracht. Zij vroeg of ik dit wil uitbreiden naar Parijs en Londen. Zo heb ik het tenminste opgevat. Ik heb net al gezegd dat wij een plan van aanpak zullen presenteren over de interactie tussen trein en vliegtuig. Wij gaan per kansrijke bestemming bekijken hoe wij de luchtvaart aantrekkelijker kunnen maken. Conform de motie zetten we in die gesprekken erop in om afspraken te maken over het uitfaseren van lijnvluchten waarbij dan de lijnvluchten tussen Amsterdam en Brussel als eerste zullen worden bekeken. Niemand zit er natuurlijk op te wachten dat er eindeloos veel vluchten – vaak ook nog niet eens helemaal bezet – ieder halfuur tussen die twee steden heen en weer vliegen terwijl de trein daar een goed alternatief voor zou kunnen zijn. We gaan dus bekijken hoever wij kunnen komen.

De voorzitter:

Dit roept toch nog een vraag op van mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Zeker, want mijn vraag was inderdaad gericht op het uitbreiden, maar vooral ook op het uitvoeren van de door de Kamer aangenomen motie over een concreet actieplan om afspraken te maken om die vluchten uit te faseren. Ik hoor de Minister nu zeggen dat er eind dit jaar een plan komt waarin staat hoe zij deze motie gaat uitvoeren en welke andere trajecten er nog bij kunnen komen. Ik vind het nog erg lang duren tot eind van dit jaar. De eerste vraag is dus of dit iets versneld kan worden. Verder vraag ik of er een concreet tijdstip kan worden genoemd wanneer die vluchten uitgefaseerd zijn. Ik begrijp van de sector dat daarvoor het jaartal 2021 circuleert.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Over circulerende jaartallen wil ik me niet uitlaten. Ik heb samen met de Staatssecretaris afgesproken dat wij er echt naar streven om dat plan van aanpak eind van het jaar bij u te krijgen. Daarin wordt de uitvoering van de motie opgenomen. Wij zullen proberen zo veel mogelijk tot concrete afspraken te komen hoe wij dit gaan doen. Ik kan er nu echt geen jaartal of verschillende bestemmingen uit gaan lichten. U zult ons echt nog even ons werk moeten laten doen. Wij komen daar eind van dit jaar weer samen over te spreken.

De voorzitter:

Ik verwijs de heer Paternotte naar de tweede termijn, want wij hebben afgesproken te proberen dit AO in goede orde binnen de tijd af te ronden. Ik stel daarom voor om de Minister haar betoog te laten vervolgen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Voorzitter. Dan kom ik bij een belangrijk punt dat door de heer Van Dijk naar voren is gebracht: de relatie met de werkgelegenheid. Ik wil heel graag het betoog van de heer Van Dijk onderstrepen dat we bij de Luchtvaartnota en ook bij alle concrete plannen steeds in gedachten moeten houden: wat betekent dit voor de werkgelegenheid in Nederland, wat betekent dit voor de huidige werkgelegenheid en – daar wijst u terecht op – wat voor nieuwe werkgelegenheid kan er misschien voor terugkomen? We moeten die balans heel goed in kaart hebben. Ik zeg graag toe dat we dat in de Luchtvaartnota onder het blok economie op het hoogste abstractieniveau, maar ook in de plannen altijd goed mee zullen nemen.

Er is gevraagd hoe het gaat met de lobby voor de vliegtaks. Staatssecretaris Snel heeft de Kamer in juni 2018 geïnformeerd over het proces en de resultaten van het onderzoek. Momenteel vindt er ook nog aanvullend onderzoek plaats naar een aantal varianten. Het werd net al even benoemd: een combinatie van een ticketbelasting en een belasting op vrachtvliegtuigen. Ondertussen zet dit kabinet vol in op de Europese vliegbelasting. Op korte termijn is dat nog niet mogelijk. Dat zult u ook begrijpen, want er komt een nieuwe Europese Commissie. Dat is even een soort standstill op een heleboel dossiers. Maar om dit hoog op de agenda te krijgen van een nieuwe Europese Commissie organiseert Staatssecretaris Snel hier op 20 en 21 juni een Europese conferentie over belastingen op luchtvaart en CO₂-beprijzing. Ik zal daar zelf ook een bijdrage aan leveren.

Klopt het dat als we de vliegtaks verdubbelen, we dan op het niveau van de vliegheffing in Duitsland zitten, vroeg de heer Stoffer. Ik gaf net al aan dat dit primair het dossier van Staatssecretaris Snel is. Ik kan in ieder geval wel aangeven dat een vergelijking met Duitsland niet eenvoudig is, omdat Duitsland drie verschillende tarieven kent, namelijk afhankelijk van de afstand, terwijl de Staatssecretaris voorlopig uitgaat van een vlak tarief. Dan is het lastig om daar een vergelijking mee te maken. Voor de bestemmingen binnen Europa is het Duitse tarief lager dan € 15 en voor de middellange en lange afstand juist hoger.

Hoe kunnen we de luchthaventarieven gebruiken om schonere en stillere vliegtuigen te krijgen? Het vaststellen van tarieven is een verantwoordelijkheid van de luchthaven zelf. Schiphol heeft net haar tarieven vastgesteld voor de periode van 1 april van dit jaar, dus nog maar recent, tot en met 31 maart 2022, dus voor drie jaar. Zoals u weet zijn die tarieven zo vormgegeven dat lawaaiige vliegtuigen meer betalen voor het gebruik van de luchthaven ten opzichte van stillere. Over drie jaar moeten er weer nieuwe tarieven worden vastgesteld. Wat ons betreft is de ambitie om dan niet alleen op het gebied van geluid te gaan differentiëren in de tarieven, maar ook op basis van een breder kader, waarbij ook gekeken wordt naar bijvoorbeeld CO₂-efficiency. De basis daarvoor is het door iemand – ik weet niet meer wie van u – gememoreerde onderzoek dat het NLR daar op dit moment naar aan het uitvoeren is. Voor de toekomst, voor de volgende periode van drie jaar, willen we zeker de opties onderzoeken of dat niet op meer gedifferentieerd zou kunnen worden dan alleen geluid. Kan dat ook niet worden toegepast op andere luchthavens, vroeg de heer Stoffer ook nog. Ja, dat kan, maar dat is natuurlijk wel een verantwoordelijkheid van de luchthaven. Ik weet wel dat het in een aantal gevallen gebeurt. Zo heeft Maastricht Aachen Airport bijvoorbeeld begin dit jaar besloten om de landingsgelden voor een aantal typen vrachtvliegtuigen te verhogen. Verder is de luchthaven Eindhoven in 2019 ook de mogelijkheid van tariefdifferentiatie aan het bekijken om vlootvernieuwing in de civiele

luchtvaart te stimuleren vanaf 2020. Er wordt dus ook op andere lucht-
havens serieus naar gekeken wat we daaraan kunnen doen.
Dan kom ik bij het laatste blokje, het blokje internationaal. Kan de Minister
aangeven of er veel gebruik wordt gemaakt van de CO₂-compensatie...

De voorzitter:

Ik denk dat we over het vorige blokje nog een vraag hebben. Ga uw gang,
meneer Amhaouch.

De heer Amhaouch (CDA):

Het zou bij de alternatieven moeten horen, want het was geen vraag in de
context internationaal. De vraag is of de Minister wil toezeggen dat zij een
onderzoek doet naar hoe wij staan in 2018 of 2019 met alle heffingen, alle
belastingen, en hoe dat eruit gaat zien in 2021, als er ook mondiaal
heffingen worden geheven, zodat wij helder hebben in dit huis hoe de
belasting voor de luchtvaart eruitziet. Daar heb ik nog geen antwoord op
gekregen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Uiteraard zullen we dat nauwgezet volgen en goed in kaart brengen.
Overigens kunt u gerust zijn. De sector is zelf zeer gemotiveerd om die
stapel van effecten bij ons in beeld te brengen, maar dat doen we
graag zelf ook en dat doen we natuurlijk in samenspraak met collega Snel.
Ik zal de Kamer daar uiteraard graag over informeren.

De heer Amhaouch (CDA):

Kan de Minister toezeggen dat we dat plaatje helder hebben voordat wij
andere beslissingen gaan nemen over taksen, over kerosine, over extra
heffingen, over de invoering van biobrandstoffen? Juist dat heldere
plaatje is nodig voordat we een weloverwogen besluit kunnen nemen. Het
is dus heel belangrijk wanneer dat plaatje gaat komen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik stel voor dat ik even met collega Snel hierover schakel. Ik heb eigenlijk
de indruk dat hij dat allemaal al goed in beeld heeft en dat voordat er
besluitvorming komt over een taks, hij dat allemaal zal aanleveren.
Wanneer daar ondersteuning vanuit ons ministerie bij nodig is, zal ik die
graag aanbieden.

De voorzitter:

Dan heb ik eerst de heer Van Dijk en dan de heer Dijkstra. Ga uw gang.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Ik had nog gevraagd om de Nederlandse vliegtaks terug te laten vloeien
naar de sector om daar goede dingen mee te doen op duurzaamheids-
gebied.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daar is het regeerakkoord helder over. Ten aanzien van de vrachtwagen-
heffing staat er een een-op-eenkoppeling, een terugsluis, een stukje
motorrijtuigenbelasting en een stuk innovatie en verduurzaming. Ten
aanzien van de vliegtaks staat dat er niet in. In het regeerakkoord staat dat
het ten goede komt aan lastenverlichting. Ik voer het regeerakkoord uit. Ik
zou het zelf natuurlijk prima vinden als we hetzelfde deden als wat u zei
over het dividend van Schiphol. Het is bij mij van harte welkom. Ik denk
dat we er mooie dingen mee kunnen doen voor verduurzaming van de
luchtvaart, maar ik ga er niet over, in elk geval niet alleen over.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Even aanvullend op het verzoek van de heer Amhaouch, als u het toch meeneemt. Ik heb die plaatjes gezien van een ticket naar Boedapest van € 130. Meer dan de helft waren allerlei heffingen, toeslagen en taksen. De luchtvaartsector betaalt al heel veel zelf en de marges zijn gewoon klein. Dat weten we. Het is goed om dat in kaart te brengen, maar neem dan ook even het volgende mee, omdat het vaak vergeleken wordt met de trein. Er wordt gesteld dat de luchtvaartsector geen belastingen, accijnzen en dat soort dingen betaalt, maar kijk dan ook even naar de vergelijking met de trein als het gaat om subsidies. We geven per jaar 2 miljard uit aan ProRail en de luchtvaartsector levert 150 miljoen dividend per jaar op. Als de vergelijking met treinen gemaakt wordt, dan vind ik dat je die ook fair moet maken als het gaat om de kosten van infrastructuur, het gebruik van infrastructuur, het onderhoud van infrastructuur en wie wat betaalt. Betaalt de belastingbetaler dat of betaalt de sector dat?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat is een terecht punt. Ik herken dat ook van de heer Dijkstra. Hij heeft al vaker aangegeven graag inzicht te willen hebben in de kosten per kilometer per modaliteit. Ik denk dat we daar zeker verder mee aan de slag gaan. Daar komen we zeker op terug.

Ik kom bij de vraag van de heer Amhaouch of de Minister kan aangeven of er veel gebruik is gemaakt van de CO₂-compensatie. Wij houden de gegevens daarover niet zelf bij. Dat is natuurlijk in handen van de private organisaties. Ik kan u in ieder geval melden dat in het jaarverslag 2017 van KLM wordt aangegeven dat ongeveer 60.000 passagiers gebruik hebben gemaakt van de CO₂-compensatie en dat dat 9.000 ton CO₂ heeft gecompenseerd, maar ik heb natuurlijk geen overzicht van het totaal. Wat gaat u eraan doen, vragen de heren Stoffer en Paternotte, om ervoor te zorgen dat de luchtvaart niet meer 85% van hun emissierechten cadeau krijgt binnen het EU ETS? Door het emissieplafond voor de luchtvaart vanaf 2021 met 2,1% per jaar te verlagen, zal de hoeveelheid te kopen rechten boven het plafond verder toenemen en de hoeveelheid kosteloos beschikbare rechten steeds kleiner worden. We zien al dat de CO₂-prijs is gestegen. Die wordt jaarlijks beïnvloed door het feit dat het CO₂-plafond ook voor andere sectoren jaarlijks naar beneden gaat, dus dat wordt vanzelf steeds duurder.

De heer Dijkstra vraagt: wil de Minister zich inspannen om in Europa het Single European Sky in stapjes, het liefst zo spoedig mogelijk, te realiseren? Hij noemt ook nog specifiek de problemen rondom Gibraltar en de Franse verkeersleiders. Ik heb daar Eurocommissaris Bulc al wel over aangesproken. Wij weten allemaal nog niet hoe het af gaat lopen met de al dan niet harde of minder harde brexit, maar dat biedt misschien ook weer mogelijkheden om de discussie over Gibraltar weer aan te gaan. Ik deel de ambitie zeer. Ik heb dat tijdens die EU Aviation Summit ook ingebracht. Hoewel de discussie daar vooral ging over de grote hoeveelheid vertragingen en er weinig aandacht was voor duurzaamheid, heb ik daar ook maar het pleidooi gehouden dat in één rechte lijn vliegen fijner is, niet alleen voor de duurzaamheid maar ook voor de airlines zelf, omdat dat ook een stuk goedkoper is en beter voor de bedrijfsresultaten. Die twee belangen kunnen dan dus toch hand in hand gaan. Daarom is het misschien nog kansrijker om daar samen in Europees verband vorderingen in te maken dan in een aantal andere duurzaamheidsdossiers. Ik zie echt wel kansen om daar in een nieuwe ronde, bij een nieuwe Europese Commissie, weer werk van te gaan maken. Voorzitter, dan ben ik door de vragen heen.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik wil de leden het volgende voorstellen. Ik weet hoelang de Minister beschikbaar is en we kunnen het halen, maar dan zou ik een tweede termijn van 45 seconden willen voorstellen. Ik weet dat de heer

Paternotte graag staat, maar als we allemaal blijven zitten, dan gaat het nog sneller. Maar het is allemaal aan de leden natuurlijk. Ik schat zelf in dat we kwart voor, tien voor klaar moeten zijn. Dat is volgens mij sowieso het eindpunt voor vandaag. Dus.

De heer **Paternotte** (D66):

Voorzitter, ik vind 45 seconden heel kort, omdat u ook een hoop vragen heeft doorverwezen naar de tweede termijn. Ik snap wel dat we met een tijdsbeperking zitten, maar dan zou het mijn voorkeur hebben om een tweede termijn voor of na het AO Luchtvaart later deze maand te plannen. Dat hebben we al eens eerder gedaan.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dat lijkt me een prima voorstel. Liever dan nu afraffelen.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Voorzitter, mee eens.

De heer **Laçin** (SP):

Eens.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ik denk dat we het nu wel kunnen afronden. Aan één minuut heb ik zat.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik hoef helemaal geen tweede termijn.

De **voorzitter**:

Ik kan het op een minuut zetten en kijken hoever we komen, maar ik kan de Minister niet vasthouden. Ik denk dat we het dan ook wel halen. Dat betekent wel voor de heer Van Dijk... Eigenlijk is het zo dat, als we om 17.30 uur niet klaar zijn... Ik kan de heer Van Dijk als eerste laten spreken. Dat zou ik ook nog kunnen doen.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):

Voorzitter, op zich begrijp ik dat het lastig kan zijn als je het debat laat hangen, maar volgens mij zijn er echt nog een aantal kennisvragen. Het gebeurt vaker dat een tweede termijn op een later moment wordt gepland. Dat is helemaal niet zo gek.

De **voorzitter**:

Oké. Zelfs bij de aanwezigen heb ik daar een meerderheid voor gehoord. Dan doe ik het dus toch maar op die manier.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Het maakt mij niet uit.

De **voorzitter**:

Mij maakt het ook niet uit. Dan sluit ik deze bijeenkomst en dank ik... O, de heer Amhaouch, ga uw gang.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Voorzitter, ik wil toch iets voorkomen. We hebben gisteren een AO Vliegveiligheid gehad, we hebben vandaag een AO Duurzame luchtvaart gehad en we hebben op 25 april nog een AO Luchtvaart staan. Om te voorkomen dat we nog een keer bij elkaar moeten komen voor de tweede termijn van dit AO na het AO Luchtvaart, zou ik de voorzitter en de collega's willen vragen of we dat iets langer kunnen maken en dat kunnen combineren, want we hebben ook nog andere portefeuilles.

De **voorzitter**:

De heer Paternotte heeft nog een voorstel.

De heer **Paternotte** (D66):

Concreet: we hebben dat eerder gedaan. We hebben in juli van het AO Vliegveiligheid nog een uur extra gekoppeld aan een ander AO. Ik denk dat dit in drie kwartier zou kunnen. Als we drie kwartier eerder bij elkaar zijn of langer blijven bij het AO Luchtvaart voor dit aparte blokje tweede termijn, zijn we er ook.

De **voorzitter**:

Ik wil voorkomen dat we de laatste vijf minuten van deze bijeenkomst aan een procedurevergadering besteden. Ik kan wel allemaal dingen gaan toezeggen, maar dat kan ik eigenlijk niet. Het enige wat ik kan doen, is constateren dat hier meer mensen zijn die eigenlijk weg moeten of willen en dat er ook nog een heleboel inhoud te bespreken is. De Minister heeft ook een limiet. Nogmaals, we zouden het kunnen halen, maar ik denk nu eigenlijk niet meer. Dus dan wil ik eigenlijk het een-na-laatste woord aan de heer Laçin geven om voor mij een voorzet te geven om het hier af te ronden.

De heer **Laçin** (SP):

Voorzitter, ik denk dat we het erover eens zijn dat we het nu niet moeten afraffelen. We hebben woensdag weer een procedurevergadering. Laten we daar met z'n allen beslissen hoe we dit doen. Dat gaat ons vast en zeker lukken als commissie.

De **voorzitter**:

Dan wil ik eerst nog even de Minister het woord geven.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Omdat er wordt gezegd dat er inhoudelijke vragen nog niet zijn beantwoord, is het voor de efficiëntie wel fijn als de Kamerleden voor die volgende termijn even laten weten welke vragen er volgens hen niet beantwoord zijn. Dan kan ik ook zorgen dat we er volgende keer sneller doorheen kunnen gaan.

De **voorzitter**:

Ja. Oké. Daar wil ik dan gelegenheid toe geven. Dan begin ik bij de heer Paternotte. Ik kijk even langs de leden. Ah, de heer Paternotte heeft sowieso nog iets wat is blijven liggen.

De heer **Paternotte** (D66):

Ja, dat was dat KLM en NS een jaar geleden samen zeiden: er moet veel meer geïnvesteerd worden in treinen, want dan kunnen wij dat ook aanbieden, terwijl er al een trein gaat van Amsterdam naar Brussel en Air France wel treintickets aanbiedt van Parijs naar Brussel maar KLM en NS niet van Amsterdam naar Brussel. Wordt het niet tijd om de beide heren een schop onder de... in ieder geval een schop te geven en ervoor te zorgen dat ze dat wel gaan doen? Wil de Minister dat gaan doen?

De **voorzitter**:

De vraag is helder. Volgens mij zat de oproep tot geweld er in de eerste fase niet in, maar ik denk dat de vraag mee is genomen. Zijn er nog andere vragen die zijn blijven liggen in de ogen van de leden? Nee? O, de heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Als we nu toch dingen meegeven aan de Minister, ik had een aantal specifieke vragen over de vrachtluchtentaks gesteld: naar het buitenland,

meer over de weg, verduurzaming. Dat hangt samen met de algehele vliegtaks. Die heb ik niet specifiek beantwoord gekregen. Dat wil ik nog even meegeven.

De voorzitter:

Oké. O, de heer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Zeker geen tweede termijn, maar als we het hebben over vragen die gemist zijn, het zou fijn zijn als die update van die radiative forcing nog komt.

De voorzitter:

Oké. Dan dank ik iedereen voor de geleverde bijdrages en de poging om het voor de gestelde tijd te halen, maar ik ga toch met een goed gevoel afsluiten. Het wordt volgende keer besproken in de procedurevergadering. Dank u wel.

Sluiting 17.25 uur.