

5 Verduurzaming luchtvaart

Verduurzaming luchtvaart

Aan de orde is het **tweeminutendebat Verduurzaming luchtvaart (CD d.d. 11/04)**.

De **voorzitter**:

Goedemorgen, allemaal. Ik heropen de vergadering voor het tweeminutendebat Verduurzaming luchtvaart, met wellicht maar liefst negen sprekers en ongetwijfeld een behoorlijke hoeveelheid moties. Ik wil daarom vragen om de interrupties, als ze er al zijn, heel kort te houden. Ik geef als eerste het woord aan de heer Koerhuis, die zal spreken namens de fractie van de VVD.



De heer **Koerhuis** (VVD):
Voorzitter. Ik heb twee moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er problemen voor zakenvluchten op Schiphol zijn;

constaterende dat zakenvluchten belangrijk zijn voor de economie en het vestigingsklimaat;

constaterende dat regionale luchthavens graag zakenvluchten ontvangen;

verzoekt de regering om de regie te pakken en de Kamer regelmatig te informeren over de zakenvluchten die regionale luchthavens van Schiphol hebben overgenomen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Koerhuis, Krul, Graus, Eppink, Stoffer en Van Haga.

Zij krijgt nr. 1062 (31936).

De heer **Koerhuis** (VVD):
De tweede motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Schiphol twee elektrische taxibots heeft gekocht die vliegtuigen kunnen taxiën tussen de gates en de start- en landingsbanen;

constaterende dat Schiphol circa 100 taxibots nodig heeft om al het taxiën te elektrificeren;

constaterende dat Schiphol de investeringscapaciteit beschikbaar heeft voor de uitrol van de benodigde taxibots maar dat Luchtverkeersleiding Nederland geen prioriteit wil geven;

overwegende dat de uitstoot van stikstof en fijnstof op de grond circa 50% kan verminderen door al het taxiën te elektrificeren;

verzoekt de regering om Luchtverkeersleiding Nederland de uitrol van elektrische taxibots op Schiphol prioriteit te laten geven en een tijdpad naar de Kamer te sturen voor de begrotingsbehandeling einde jaar,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Koerhuis en Boucke.

Zij krijgt nr. 1063 (31936).

Dank u wel. Dan heeft u nog een korte vraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Over die laatste motie: heeft de VVD er ook aan gedacht om de minister te vragen om het te normeren, om gewoon een verplichting te stellen waardoor deze techniek, waarvan wij volgens mij allebei willen dat die snel wordt uitgerold, ook gaat plaatsvinden?

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik zie dat dan maar als een vraag aan de minister, als dat mag. Is het goed dat we die vraag samen stellen aan de minister?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ja, prima. Op basis van het antwoord bekijk ik of ik de motie steun, want wat mij betreft is de tijd van vrijwilligheid voorbij. Ik denk dat je hierop echt moet gaan normeren.

De **voorzitter**:

Dank u wel. En dank u wel, meneer Koerhuis.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dan is het woord aan de heer Van Haga, die spreekt namens de Groep Van Haga.



De heer **Van Haga** (Groep Van Haga):
Voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat Lelystad Airport de werkgelegenheid in de regio Flevoland fors zal laten toenemen;

verzoekt Lelystad Airport snel te openen voor vakantievluchten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Haga en Smolders.

Zij krijgt nr. 1064 (31936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt het kabinet in te zetten op meer vluchten vanuit Rotterdam The Hague Airport,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Haga en Smolders.

Zij krijgt nr. 1065 (31936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat enige jaren geleden door alle acht de vakbonden in de Nederlandse luchtvaart nog werd gesteld dat de overheid moet ingrijpen om de concurrentiekracht van Schiphol te vergroten;

constaterende dat zij toen vonden dat als de Staat niets deed, de luchthaven de strijd zou verliezen om de reiziger van vliegmaatschappijen uit het Midden-Oosten die wél geld kregen van de overheid;

van mening dat de plannen van Schiphol ('s nachts op slot, Boeing 747 in de ban, geen tweede Kaagbaan en schrappen 22.000 kleinere vluchten, waarvan veel zakelijke) daar haaks op staan;

verzoekt het kabinet om te investeren in de concurrentiepositie van Schiphol en de luchthaven een belangrijke overstapluchthaven te laten blijven,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Haga en Smolders.

Zij krijgt nr. 1066 (31936).

De heer **Van Haga** (Groep Van Haga):

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van Haga. Dan is het woord aan mevrouw Kröger, die zal spreken namens de fractie van GroenLinks.



Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voorzitter. Een tweetal moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat Europa niet toestaat dat Nederland bijmenging van een groter aandeel duurzame luchtvaartbrandstoffen verplicht;

overwegende dat hiermee een flink gat is geslagen in de invulling van de klimaatambities voor de luchtvaart;

verzoekt de regering om voor het eind van dit jaar met een plan voor een alternatieve invulling van de doelen te komen, die met zekerheid optelt tot minimaal dezelfde afrekenbare reductiepercentages,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Kröger, Boutkan en Boucke.

Zij krijgt nr. 1067 (31936).

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dan een motie over de korteafstandsvluchten. Wij hebben jaren geleden een motie ingediend om de vluchten tussen Brussel en Schiphol te stoppen. Die motie is aangenomen. We zijn nu jaren verder en er is, geloof ik, één vlucht af. Ik heb op uitnodiging van een Frans parlementslid in het Franse parlement gesproken over die motie en het belang van het terugdringen van die vluchten. Inmiddels zijn we ingehaald door Frankrijk, want dat heeft gewoon een verbod op korteafstandsvluchten. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat Frankrijk gisteren korteaafstandsvluchten heeft verboden;

overwegende dat vrijwillige afspraken over de aangenomen motie op stuk nr. 824 (29984) tot beëindiging van de vluchten tussen Amsterdam en Brussel, niet tot resultaten hebben geleid;

verzoekt de regering om met de Benelux-partners tot afspraken te komen die korteaafstandsvluchten verbieden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Kröger.

Zij krijgt nr. 1068 (31936).

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voorzitter. Wij hebben afspraken met de Benelux. Die gaan verder dan de afspraken die we met andere Europese landen hebben en zijn vergelijkbaar met wat Frankrijk binnenlands kan doen. Ik hoop en verwacht dat de minister voortvarend met deze motie aan de slag gaat.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dat lokt toch nog een korte vraag uit van de heer Krul.

De heer **Krul** (CDA):

Zou het verzoek van mevrouw Kröger dan ook gelden voor elektrische vluchten op korte afstand?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Op dit moment zijn er geen elektrische vluchten op korte afstand. Ik denk dat de realiteit gebiedt dat wij zeer zuinig omgaan met de energievraag. Het laatste waar ik kostbare energie op zou willen inzetten, is een vlucht die je makkelijk met de trein kunt vervangen. Ik heb het over Amsterdam-Brussel. Laten we even met elkaar een realitycheck doen. Het is bizar dat er nog dagelijks vier vluchten tussen Amsterdam en Brussel zijn. Ik ben heel blij dat ook het CDA dat zo absurd vond, want dat steunde de motie enkele jaren geleden ook.

De voorzitter:

Meneer Krul, we gaan hier stevig aan de gang. Laten we dat alsjeblieft niet doen. Meneer Koerhuis, kort.

De heer **Koerhuis** (VVD):

GroenLinks zegt: je mag wel met de elektrische trein naar Frankrijk, maar je mag niet met het elektrische vliegtuig naar Frankrijk. Het is natuurlijk gek om die keuze zo te maken. Volgens mij is het helemaal geen klimaatpunt dat GroenLinks hier maakt, maar gewoon hun antivliegpunt.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik zou de VVD dan toch willen vragen om te kijken naar het energieverbruik van een elektrisch vliegtuig versus een elektrische trein per passagier, en dus ook naar de CO₂-uitstoot en de grondstofvraag die dat met zich meebrengt. Nogmaals, er zijn geen elektrische korteaafstandsvluchten. We hebben wel, vier jaar na de uitspraak van de Tweede Kamer, nog steeds vier vluchten per dag naar Brussel. Dat zijn fossiele vluchten. Dat is echt een schande voor het klimaat. Ik verwacht echt dat de minister aan de slag gaat en zich laat inspireren door Frankrijk.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Kröger. Dan is het woord aan de heer Boucke, die praat namens D66.



De heer **Boucke** (D66):

Dank u wel, voorzitter. De geplande bijmengverplichting wordt meer dan gehalveerd. Ik heb daarover twee vragen aan de minister. Staat de minister nog achter het Akkoord Duurzame Luchtvaart en, zo ja, hoe verzekert hij dat we de doelen gaan halen? Ik heb net een motie van collega Kröger op dit punt medeondertekend. Ik wil van de minister horen: we gaan de doelen halen. CE Delft twijfelt daaraan. Daarom mijn tweede vraag aan de minister: wat gaat de minister doen om de productie en het gebruik van SAF te stimuleren?

Voorzitter. Dan nog over de fossiele privévluchten. Het gebruik daarvan is met 87% gestegen, terwijl passagiers die gebruikmaken van een privévlucht, per gevlogen kilometer zo'n vijf tot zeven keer meer uitstoten. Ik juich de plannen van Schiphol toe om fossiele privévliegtoegen te schrappen. Het gaat om 27 vluchten per dag, alleen al vanaf Schiphol. Het ergste is misschien nog wel dat er over enorm korte afstanden gevlogen wordt. Dat gebeurt tussen Nederlandse luchthavens, zoals Amsterdam en Rotterdam. Ik hoop dat de minister op de kortst mogelijke termijn het initiatief neemt om deze te verbieden. Maar ook de afstand van slechts 37 kilometer tussen Maastricht en Luik werd gemiddeld vaker dan één keer per week afgelegd. Daarom de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het gebruik van fossiele privépassagiersvliegtuigen stijgt;

overwegende dat het gebruik van fossiele privépassagiersvliegtuigen veel uitstoot en overlast veroorzaakt;

constaterende dat er zeer korte afstanden worden afgelegd met fossiele privépassagiersvliegtuigen tussen buurlanden, terwijl er tal van duurzamere alternatieven bestaan;

verzoekt de regering om in gesprek te gaan met de buurlanden en zich tevens op EU-niveau in te zetten om tot een zwaar verhoogd tarief voor of een verbod op fossiele privé-passagiersvliegtuigen op korte afstanden te komen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Boucke en Van der Graaf.

Zij krijgt nr. 1069 (31936).

Dank u wel. Dan is het woord aan de heer Boutkan, die spreekt namens de fractie van Volt.



De heer Boutkan (Volt):

Dank, voorzitter. Ik heb twee moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de onderhandelingen over de volgende stap richting een gemeenschappelijk Europees luchtruim al te lang vastzitten in de onderhandelingsfase;

constaterende dat de regering in de onderhandelingen bezwaren heeft op het gebied van prestatiesturing en netwerkmanagement bij de bijbehorende uitbreiding van bevoegdheden van Europese organisaties;

overwegende dat de vervolmaking van een gemeenschappelijk Europees luchtruim efficiëntere vliegroutes mogelijk maakt en zo zal bijdragen aan minder vervuiling;

overwegende dat het dossier door zowel het huidige Zweedse als het aankomende Spaanse voorzitterschap prioritair is verklaard in de Europese Unie;

verzoekt de regering in het vervolg van de onderhandelingen in de Raad aan te dringen op het vinden van oplossingen voor de struikelblokken en een actieve rol te spelen in het versnellen van de onderhandelingen, en de Kamer hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Boutkan, Boucke en Kröger.

Zij krijgt nr. 1070 (31963).

De heer Boutkan (Volt):

Nu had ik eigenlijk een motie die zo ongeveer hetzelfde is als die van de heer Boucke. Ik besluit om die toch maar niet in te dienen, aangezien wij met elkaar minder moties moeten indienen.

Dank u wel.

De voorzitter:

Kijk, dat doet me goed. Goed voorbeeld doet goed volgen, denk ik. De heer Krul. Hij spreekt namens het CDA.



De heer Krul (CDA):

Voorzitter. Goed voorbeeld doet goed volgen. Ik ga er nog een schepje bovenop doen en de lat hoog leggen voor de volgende spreker. Ik dien namelijk geen moties in. Ik zal het ook kort houden in deze inbreng.

Voorzitter. De reden dat wij geen motie indienen, is dat wij van mening zijn dat het kabinet op het goede spoor is. Er wordt gezocht naar de juiste balans tussen enerzijds de omvang van de luchtvaart en anderzijds de impact die de luchtvaartsector heeft, de overlast die een en ander veroorzaakt en de impact die dit heeft op natuur en milieu. De zoektocht naar die balans is wat ons betreft de juiste. Wij zien dat deze minister en het kabinet op een goede manier en constructieve manier in de wedstrijd zitten. Ik gebruik mijn spreektijd dan ook graag om niets anders over te brengen dan het kabinet heel veel succes te wensen met deze route. Ik wil aangeven dat wat het CDA betreft, dit de juiste weg is.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Krul. Dan is het woord aan mevrouw Van Esch, die spreekt namens de Partij voor de Dieren.



Mevrouw Van Esch (PvdD):

Voorzitter. Ik ga weer van vooraf aan beginnen, want ik ga drie moties indienen. Die drie moties dien ik in voor de heer Van Raan.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het PBL in 2005 al concludeerde dat het totale effect van de luchtvaart op het klimaat twee tot vier keer groter is dan het effect van de CO₂-uitstoot alleen;

constaterende dat de motie-Van Raan/Kroger (31936, nr. 979) de regering vroeg om op korte termijn met concreet beleid te komen en anders aan te geven in welke andere sector de additionele reductie-opgave behaald wordt;

constaterende dat de regering in haar brief (31936, nr. 1050) geen concreet beleid formuleert om de niet-CO₂-gerelateerde effecten te adresseren, maar ook niet aangeeft in welke andere sector de additionele emissiereductie behaald wordt;

verzoekt de regering de motie-Van Raan/Kröger alsnog uit te voeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Esch en Van Raan.

Zij krijgt nr. 1071 (31936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat uitstoot van zeer zorgwekkende stoffen (ZZS'en) in de luchtvaart duizenden malen boven de norm voor de industrie zit;

constaterende dat de minister de indruk wekte dat de uitstoot van ZZS'en is gereguleerd onder de Wet luchtvaart terwijl er in de Wet luchtvaart niets is geregeld ten aanzien van ZZS'en;

spreekt uit dat de overheid daarmee ter bescherming van de volksgezondheid in gebreke is gebleven;

verzoekt de regering ZZS'en aan te pakken door:

- de uitstoot zo snel als mogelijk zo veel als mogelijk te reduceren;
- de omgeving gedegen te informeren en beschermen;
- een uitgebreid meetnetwerk aan te leggen voor alle stoffen;
- een neutraal adviesbureau in te schakelen dat expertise heeft in het modelleren van de uitstoot van ZZS,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Esch en Van Raan.

Zij krijgt nr. 1072 (31936).

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

Dan mijn laatste motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er in wetenschap, bedrijfsleven en het publieke domein duidelijke waarschuwingen zijn over de nadelen en beschikbaarheid van biobrandstoffen (SAF's);

constaterende dat in een nieuwe wetenschappelijke publicatie wordt gesteld "SAF production undermines global goals of limiting warming to 1,5°C";

constaterende dat The Royal Society stelt dat het Verenigd Koninkrijk 68% van zijn landbouwgrond nodig heeft om luchtvaartbrandstoffen te maken en ook het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum stelde dat Nederland niet

genoeg grondstoffen heeft voor de productie van biobrandstoffen;

spreekt uit dat biobrandstoffen geen substantiële bijdrage kunnen leveren aan de verduurzaming van de luchtvaart,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Esch en Van Raan.

Zij krijgt nr. 1073 (31936).

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Van Esch. Dan is het woord aan de heer Eppink, die spreekt namens JA21.



De heer **Eppink** (JA21):

Voorzitter, twee moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het kabinet de vliegbelasting heeft verhoogd in januari 2023 naar circa 600 miljoen jaarlijks;

constaterende dat het kabinet heeft aangegeven structureel financiële middelen te willen inzetten voor verduurzaming van de luchtvaart en vermindering van leefomgevingseffecten;

constaterende dat het positief is dat de overheid eenmalig in 2022 geld uit het Nationaal Groeifonds heeft ingezet voor onderzoek naar verduurzaming van de luchtvaart;

overwegende dat het verduurzamen van de luchtvaart door het kabinet als essentieel is aangemerkt maar tevens erg kostbaar is;

verzoekt de regering dat de omvang en samenstelling van een in te richten structureel fonds in overleg met de sector wordt opgezet en de Kamer daarover wordt ingelicht bij de begroting van 2024,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Eppink en Koerhuis.

Zij krijgt nr. 1074 (31936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er in de EU geen grenzen meer zijn op de grond, maar wel in de lucht;

constaterende dat op dit moment piloten nog duizenden kilometers moeten omvliegen door een gefragmenteerd luchtruim;

constaterende dat het realiseren van één luchtruim een simpele oplossing is op de korte termijn om 6% tot 10% CO₂-emissie te reduceren;

overwegende dat het verduurzamen van de luchtvaart door het kabinet als essentieel is aangemerkt;

verzoekt de minister samen met zijn collega's een akkoord in Brussel te bereiken voor een Europees gemeenschappelijk luchtruim voor het einde van 2023,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Eppink.

Zij krijgt nr. 1075 (31936).

Dank u wel. O, nog een korte vraag van mevrouw Kröger. Ja, voor u. Niet voor mij, denk ik. Maar je weet het nooit.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Nou, het roept vast ook vragen op van de voorzitter. Nee, ik heb een vraag over de eerste motie. De motie vraagt om een fonds. Ik begrijp dat er in het Groeifonds een paar 100 miljoen is gealloceerd voor de verduurzaming van de luchtvaart en in het klimaatpakket — wat was het? — ook een paar 100 miljoen. Dus dit is additioneel daar nog op?

De heer Eppink (JA21):

Het is eigenlijk meer specifiek voor dat fonds en voor die doeleinden. Het is eerder het oormerken van het geld dan het eraan toevoegen van meer geld voor datgene wat al is gereserveerd. Ik denk dat dat aspect ook aandacht verdient. Het is niet de bedoeling om ... De meerinkomsten van die belastingen geven ook meer ruimte om meerdere kanten op te kijken.

De voorzitter:

Oké. Zonder dat we een debat doen nog een korte afsluiting op dit punt, mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

We hebben als Kamer een fonds goedgekeurd met een instellingswet, het Groeifonds. Daarnaast gaan we een discussie hebben over het Klimaatfonds. Dat zijn allebei fondsen die door de rijksoverheid beheerd worden. Daarin zit al geld voor de duurzame luchtvaart. Mijn vraag is dus: draait de motie dus om een additioneel fonds?

De heer Eppink (JA21):

Dit is geen additioneel fonds, maar het is binnen de perken die wij hebben. Ik heb het over oormerken; earmarking heet dat in het Engels: het kenmerken van bepaalde uitgaven in die richting, namelijk voor de verduurzaming zoals wij die voorstellen.

De voorzitter:

Oké. Meneer Boutkan nog kort.

De heer Boutkan (Volt):

Heel leuk om te horen dat JA21 ook een motie indient om het gemeenschappelijk Europees luchtruim eindelijk af te maken. Ik vroeg mij wel het volgende af. Een van de bezwaren is dat we daarvoor bepaalde beslissingsbevoegdheden naar Brussel moeten overhevelen. Hoor ik JA21 daar dan ook voor pleiten?

De heer Eppink (JA21):

Dat is een aardige vraag. Ik kan die makkelijk beantwoorden, want wij zijn een groot voorstander van een gemeenschappelijke markt. Luchtvaart is een belangrijk deel van die gemeenschappelijke markt. Het is een deel van de transportmarkt — er zijn transportraden — en die is voor Nederland zeer belangrijk. Er is een nationaal groeipotentieel omdat wij zo sterk zijn op het gebied van de luchtvaart. Daarvoor hebben wij de Europese ruimte nodig.

Dank u, voorzitter.

De voorzitter:

En dank u, meneer Eppink. Dan is het woord aan de heer Alkaya, die spreekt namens de Socialistische Partij.



De heer Alkaya (SP):

Voorzitter, dank u wel. Dit debat gaat over de verduurzaming van de luchtvaart, maar in de praktijk gaat het gewoon over de hele luchtvaart. Dat blijkt ook uit de verschillende ingediende moties. Verduurzaming gaat ook in mijn ogen wel breder dan alleen maar over de uitstoot van CO₂. De zeer zorgwekkende stoffen zijn al door de Partij voor de Dieren genoemd. Ik twijfelde even of ik daar nog een additionele motie over zou indienen, maar ik ga dat toch doen, omdat die motie van de Partij voor de Dieren toch wel een aantal overwegingen en uitspraken had die nog wat verder gaan dan wat ik in mijn motie wil uitspreken, ook al ondersteun ik dit wel. Maar dan zit ik als Socialistische Partij toch een beetje een tussenoplossing te zoeken en een compromisvoorstel te doen; dat doe ik niet vaak.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat vervolgonderzoek plaatsvindt naar emissies van zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) afkomstig van luchtvaart;

constaterende dat wettelijke normen ten aanzien van ZZS-emissies voor mobiele bronnen nog niet zijn ontwikkeld;

van mening dat omwonenden en werknemers van luchthavens op zo kort mogelijke termijn beschermd dienen te worden tegen gezondheidsschade door deze emissies;

verzoekt de regering parallel aan het vervolgonderzoek te werken aan wettelijke maximumnormering voor ZZS-emissies afkomstig van vliegtuigbewegingen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Alkaya.

Zij krijgt nr. 1076 (31936).

Dank u wel, meneer Alkaya. Dan schors ik de vergadering voor vijf minuten, waarna de staatssecretaris met de appreciatie van maar liefst vijftien moties mag komen. Ook voor dan stel ik voor om het alsjeblieft kort te houden als er nog vragen aan de staatssecretaris zijn. We zitten met deze hoeveelheid moties namelijk al aardig krap in de tijd.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

Ik heropen de vergadering voor de appreciatie van de moties en de beantwoording van een enkele vraag door minister Harbers in dit tweeminutendebat Verduurzaming luchtvaart. Aan u het woord, meneer Harbers.



Minister Harbers:

Voorzitter, dank u wel. De vragen die zijn gesteld, waren vaak inleidingen van moties, dus die betrek ik bij de desbetreffende moties.

Ik heb echt wel even zitten kijken naar de motie op stuk nr. 1062, van de heer Koerhuis, maar ik ontraad 'm. Dat is omdat die om "regie" vraagt, maar ik heb hier simpelweg geen sturingsinstrumenten voor. Daar hebben we het al vaker over gehad in het debat. Het tweede deel, over het periodiek informeren van de Kamer, doe ik sowieso. Dat is dus een toezegging van mij, maar wat betreft het geheel van de motie heb ik simpelweg niet de instrumenten om dit te kunnen uitvoeren. Ik ontraad de motie dus.

Bij de motie op stuk nr. 1063 laat ik het oordeel aan de Kamer. Daar was nog de vraag bij gesteld of het niet tijd wordt voor normeren, maar als je dat gaat doen, moet je als overheid wel een partij zijn die dan ook de normering waar kan maken. En ook daarvoor is de inzet van de LVNL nodig, want het vereist gewoon een grootschalige aanpassing van taxiprocedures. Daarom vind ik het goed dat de motie inzet op de rol van de LVNL, waarover ik met hen in overleg ben. Ik zie deze motie dan ook als een steun in de rug om die gesprekken met stevige intensiteit door te zetten.

De motie op stuk nr. 1064 moet ik ontraden, omdat ik al heel vaak heb aangegeven aan welke voorwaarden Lelystad moet voldoen voordat het zover is, zeg ik korthedshalve.

De motie op stuk nr. 1065 ontraad ik ook. Er lopen voorbereidingen voor een luchthavenbesluit over Rotterdam The Hague Airport. Groei is daarbij geen uitgangspunt. Op dit moment is er ook geen of nagenoeg geen ruimte in de slots op Rotterdam The Hague Airport om dit te bewerkstelligen.

De motie op stuk nr. 1066 ontraad ik ook. Het besluit over de toekomst van Schiphol houdt nadrukkelijk rekening met verschillende publieke belangen. Daarin is ook rekening gehouden met de netwerkvolatiliteit. In Europa wordt er blijvend aandacht gevraagd voor de concurrentiepositie van Schiphol.

Dan de motie op stuk nr. 1067. De heer Boucke had hier ook vragen over gesteld. Die hebben we overigens ook eergisteren behandeld in het commissiedebat Transportraad. De verplichting die Europa heeft vastgelegd is 6%. Het nationale doel dat de nationale partijen hebben afgesproken is 14%. Wij blijven daar ook op inzetten. Ik heb overigens ook geen signalen dat partijen bij de Duurzame Luchtvaarttafel daarvan af zouden willen wijken. Ik geef de motie van mevrouw Kröger en anderen daarom ook oordeel Kamer. Wij werken aan dat plan. De mogelijkheden die de RED-verordening in Europa nog biedt kunnen daar onderdeel van zijn, maar ook het CO₂-plafond. De motie op stuk nr. 1067 krijgt dus oordeel Kamer.

De motie op stuk nr. 1068 moet ik ontraden. Luchtvaartmaatschappijen mogen vrij in de EU opereren onder de EU-regels. Het verschil met het besluit dat gisteren in Frankrijk werd genomen, is dat het niet om binnenlandse vluchten gaat. We kunnen grensoverschrijdend verkeer niet verbieden. Het actieprogramma Air/Rail boekt wel vorderingen. Er is inderdaad één dagelijkse vlucht tussen Brussel en Amsterdam vervangen, maar de samenwerking tussen KLM en Thalys is onlangs uitgebreid. Wij zijn dan ook voortdurend in overleg met KLM om ervoor te zorgen dat de rest van die ambitie ook wordt waargemaakt. Ook daarbij is het doel van de luchtvaartpartners om het Air/Rail-product bij de vlucht naar Brussel uit te breiden.

De voorzitter:

Er is een korte vraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

De Benelux heeft natuurlijk een aparte juridische en economische status. Zo liggen er in artikel 3.3 een aantal dingen vast over het vervoer binnen de Benelux. Ik zou de minister dus toch echt willen vragen of hij er een juridische analyse van kan maken in hoeverre het binnen de Benelux-afspraken wel degelijk mogelijk is om kortereafstandsvluchten te verbieden.

Minister Harbers:

Volgens mij gaan hier de EU-regels en de ICAO-regels voor. Maar als ik dat nog een keer op papier moet zetten voor mevrouw Kröger en de Kamer, dan zal ik dat doen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Wanneer kan ik deze analyse dan verwachten? We hebben nu in drie jaar tijd één vlucht minder gekregen. In dat tempo gaan we het niet redden.

Minister **Harbers**:

Ik zal even kijken wat er mogelijk is. Laat ik veiligheidshalve zeggen dat ik die brief meteen aan het eind van het zomerreces, aan het begin van de nieuwe termijn na het zomerreces, heb geleverd.

Ik denk dat ik daarmee ook de vragen heb beantwoord die de heer Boucke had over dit onderwerp.

De motie op stuk nr. 1069 over de privévluchten verzoekt de regering niet alleen om in gesprek te gaan, maar ook om te komen tot een zwaar verhoogd tarief of een verbod. Om die reden ontraad ik 'm, maar we doen feitelijk al wat er staat in de motie. We voeren in ieder geval dat gesprek. We hebben dit eergisteren ook in het debat over de Transportraad besproken. We pleiten als Nederland samen met Frankrijk, Oostenrijk, Finland, Luxemburg en België reeds voor meer sturingsmogelijkheden om privéjets te kunnen verduurzamen en om sturing te hebben binnen bijvoorbeeld slotverordeningen. Wij bespreken dat volgende week opnieuw in de Transportraad. Ik weet niet wat daaruit gaat komen en ook niet of daar specifiek de maatregelen uitkomen die de heer Boucke voorstelt. Het staat echt aan het begin. Het is door Oostenrijk aangemeld namens de andere lidstaten. Het zal kort bij "wat verder ter tafel komt" besproken worden. Dit wordt vervolgd gedurende de rest van het jaar. Ik heb al eerder toegezegd dat ik de Kamer op de hoogte houd van de inspanningen rond privévliegthuigen. Omdat de motie net wat verder gaat, ontraad ik deze. Ik denk dat de heer Boucke wel wordt bediend doordat het punt inmiddels al op de agenda staat.

Dan de motie op stuk nr. 1070 van de heer Boutkan. Ik heb eerder aangegeven dat Nederland zeer veel belang hecht aan Single European Sky. Sterker nog, wij zijn het lichtend voorbeeld in Europa. We doen met onze buurlanden namelijk al hetzelfde met Maastricht upper area control. In vele lidstaten is er een veelheid aan bezwaren hiertegen. Maar conform mijn eerdere toezegging aan de Kamer, doet Nederland zijn uiterste best om juist daarin doorbraken te bereiken. We zijn daar op ambtelijk niveau mee bezig en straks ook op politiek niveau. Ik zie de motie op stuk nr. 1070 als ondersteuning daarvan en daarom geef ik haar oordeel Kamer.

De motie op stuk nr. 1071 is wat ons betreft afgedaan met concreet beleid. Dit is in maart ook naar de Kamer gestuurd. We lopen hierbij wereldwijd al voorop. Ik ontraad de motie om deze reden.

De motie op stuk nr. 1072 ...

De **voorzitter**:

Sorry. Er is nog een korte vraag van mevrouw Van Esch.

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

Wij hebben die brief, op grond waarvan nu wordt gezegd dat de motie is afgedaan, gezien. Ik ben benieuwd of de

minister vindt dat "onderzoek, internationaal en samenwerking" concreet beleid is.

Minister **Harbers**:

Daar hebben we een uitvoerig debat over gevoerd. Er is nog steeds onzekerheid hierover. Het is onwaarschijnlijk dat we dit nationaal mogen reguleren. Daarom heeft alleen een internationale aanpak zin. Wij zetten daarop in. Nederland neemt daar ook initiatief in. We doen meer onderzoek. We kijken naar Europese regels, internationale standaarden en samenwerking. Dat is het maximale wat we kunnen doen op die eerdere motie. Daarmee achten wij die afgedaan.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Nee, mevrouw Van Esch, we gaan er niet meer over door. Minister, gaat u verder met de motie op stuk nr. 1072.

Minister **Harbers**:

De motie op stuk nr. 1072 ontraad ik ook. Die is ingewikkeld, want in het dictum staat "spreekt uit" én er staat een verzoek in aan de regering. Over "spreekt uit" gaan wij normaal gesproken niet als regering. Maar juist door de combinatie van "spreekt uit" en het verzoek aan de regering dat daarop volgt, ontraad ik de motie.

De motie op stuk nr. 1073 is een spreekt-uitmotie, dus die apprecieer ik niet.

De motie op stuk nr. 1074 ontraad ik ook. Er wordt een link gelegd met de begroting van 2024. De aanname daarin is dus dat er in de begroting van 2024 iets wordt geregeld. Zoals we eerder hebben aangegeven, ontbreekt het het kabinet op dit moment aan extra structurele middelen voor dit doel. We hebben natuurlijk wel al middelen ingezet uit het Nationaal Groeifonds. Daarom moet ik deze motie ontraden. Het gaat, zoals het hier staat, niet alleen over het opzetten van een fonds en de omvang en samenstelling daarvan, maar ook over de begroting van 2024. Ik ben permanent aan het onderzoeken of we op dit gebied in de komende jaren iets kunnen bereiken, maar deze gaat te ver en wordt daarmee een ongedekte motie.

De motie op stuk nr. 1075 van de heer Eppink gaat over Single European Sky. Ik zou het willen laten bij mijn positieve appreciatie van de motie van de heer Boutkan. Deze motie zet er ook weer een deadline op, namelijk het einde van 2023. Ik zou het heel graag willen, maar ik ben niet de enige die daarover gaat. We doen er in ieder geval alles aan om het Spaanse voorzitterschap daarin te gaan ondersteunen. Maar vanwege deze deadline ontraad ik de motie op stuk nr. 1075.

Dan de motie op stuk nr. 1076. Ik zat goed te luisteren naar de heer Alkaya en dacht: check, check, check. Dat zijn allemaal dingen die we doen en willen. Het verzoek is alleen dusdanig geformuleerd dat ik de heer Alkaya vraag om de motie aan te houden. Als je parallel aan het vervolgonderzoek werkt aan een wettelijke maximumnormering, dan ontbreekt er namelijk een heel belangrijk deel. Dat is: waar moet die norm dan precies liggen? Want dat moet uit dat onderzoek blijken. Daarom denk ik dat we dit toch samen kunnen nemen op het moment dat dat onderzoek gereed

is. Voor de rest deel ik al die constatering en "van mening dat". Daar hebben we ook het debat over gevoerd, maar ik kan het verzoek op dit moment simpelweg niet uitvoeren, omdat ik dan niet weet welke norm, welke maximumnormering, we moeten vaststellen.

De voorzitter:

De heer Alkaya, met een korte vraag.

De heer Alkaya (SP):

Het is toch niet ongebruikelijk om de hoogte van die normen in lagere wetgeving vast te leggen? Dan spreek je in ieder geval wel de intentie uit dat je met een wettelijke norm komt, waarbij je openlaat wat die norm precies zou moeten zijn. Mijn vraag aan de minister is: als je dat niet doet en als je niet parallel aan zo'n wettelijke normering werkt, ben je de boel dan niet onnodig aan het vertragen?

Minister Harbers:

Nee, juist omdat dit echt nieuw, onontgonnen terrein is. Ook het vaststellen van de normen en het simpelweg in consultatie en in behandeling brengen van een wet waarin je de normen nog niet vastlegt, zullen waarschijnlijk heel veel vragen oproepen, ook op juridisch gebied: waarom doe je dan deze wet en wat beoog je daar gelijk mee? Ik denk dat het echt beter is om dat straks allemaal samen te nemen op het moment dat we aan de hand van dat onderzoek precies weten waar we over spreken, wat we willen verbieden en waar die norm moet liggen. Het gebeurt natuurlijk wel dat normen in onderliggende wetten worden vastgelegd, maar dan is uit de wet zelf duidelijk wat precies het beoogde effect is. Ik denk dat je dat hier pas kunt vaststellen als dat onderzoek gereed is. Over de bedoelingen zijn we het eens. Daarom is het wellicht een suggestie om de motie aan te houden. Dan komen we daar later in het jaar, wanneer dat onderzoek klaar is, verder over te spreken en dan kunnen we op dat moment altijd nog kijken wat een geschikte wettelijke route is: alvast een wetsvoorstel en later de normen, alles ineen of ...

De voorzitter:

Bent u bereid de motie aan te houden? Dat is de korte vraag.

De heer Alkaya (SP):

Ja, voorzitter, dan hou ik de motie aan. Dan hoop ik door de minister wel goed op de hoogte te worden gehouden van het proces, zodat we een goed moment kunnen vaststellen om de motie alsnog in te dienen.

Minister Harbers:

Ja, vanzelfsprekend.

De voorzitter:

Op verzoek van de heer Alkaya stel ik voor zijn motie (31936, nr. 1076) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

De voorzitter:

Dan afsluitend nog een korte vraag van de heer Koerhuis.

De heer Koerhuis (VVD):

Ja, over de motie-Eppink/Koerhuis. Volgens mij legde de minister door de koppeling met die deadline een verband dat er niet per se is. Als in die motie een deadline wordt gezet van bijvoorbeeld het einde van dit jaar en als het losgekoppeld wordt van de begroting van dit jaar, hoe zou de minister daar dan naar kijken?

Minister Harbers:

Hetzelfde, want ik kan toch niet een structureel fonds inrichten met een omvang, samenstelling en dergelijke zonder dat er geld is voor zo'n fonds? Geld is hier het allerbelangrijkste en dat komt in een begroting.

De voorzitter:

Een helder antwoord. Dank u wel voor de beantwoording van de vragen en de appreciatie van de moties.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Ik schors de vergadering een enkel ogenblik voordat we doorgaan met het tweeminutendeбат Verduurzaming industrie.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.