

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

2900

Vragen de leden **Boucke** en **Wuite** (beiden D66) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Bedrijven en instellingen werken samen om in 2030 elektrisch vliegen mogelijk te maken»* (ingezonden 19 april 2022).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 30 mei 2022). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2021–2022, nr. 2639.

Vraag 1

Op welke manier is het ministerie betrokken bij en verleent het (financiële) ondersteuning aan het Elektrisch Vliegen Collectief (EVC)?¹

Antwoord 1

lenW heeft op uitnodiging van EVC een sessie bijgewoond op 16 februari jl. op luchthaven Teuge. Ook het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat is door het EVC benaderd. Het EVC is een branchevereniging in oprichting. Zij hebben de ambitie om de Nederlandse industrie daadwerkelijk koploper te laten zijn op het gebied van elektrisch vliegen. De verbreding naar automotieve partijen met kennis en ervaring van batterijtechnologie is een interessante ontwikkeling. Op dit moment verleent het Ministerie van lenW geen rechtstreekse financiële ondersteuning aan dit initiatief en er ligt hier ook geen verzoek voor.

Vraag 2

Indien dit nog niet het geval is, bent u bereid dit te doen?

Antwoord 2

EVC wordt betrokken bij o.a. studies zoals de verkenning Advanced Air Mobility (AAM, de verkenning is bijgevoegd) die is gedeeld met de leden van de Duurzame Luchtvaarttafel. Op dit moment wordt gezien welke rol de overheid de komende jaren kan hebben m.b.t. elektrisch vliegen, wij blijven daartoe met partijen als EVC in gesprek.

¹ Het Financieele Dagblad, 10 april 2022

Vraag 3

Welke instrumenten heeft u tot uw beschikking om dit collectief te ondersteunen?

Antwoord 3

Er is een aantal regelingen waar reeds gebruik gemaakt van is door de luchtvaartsector, zoals de regeling R&D mobiliteitssectoren (RDM) en de topsector high tech regeling (TSH). In de tweede tranche van het Nationaal Groeifonds is een substantieel deel van het voorstel «Luchtvaart in Transitie» toegekend aan de sector (EUR 383 mln). Naast regelingen bestaat de mogelijkheid voor ondersteunen in breder perspectief, zoals bijvoorbeeld ruimte scheppen in regelgeving en het uitwerken van een passend test- en experimenteerka-der.

Vraag 4

Bent u bereid zich in Europees verband in te spannen om het «Clean Aviation»-programma ook open te stellen voor elektrisch vliegen of anderszins de Europese Commissie te bewegen tot (financiële) ondersteuning van deze belangrijke innovatie?

Antwoord 4

Het Clean Aviation programma kent drie pijlers (ofwel deelprogramma's) waarvan één deelprogramma reeds het stimuleren van onderzoek en innovaties in het (hybride) elektrisch vliegen betreft. Waar van toepassing zal ik dit deelprogramma onder de aandacht brengen bij nationale initiatieven.

Vraag 5

Welke ambities, mijlpalen en doelstellingen heeft u vastgesteld voor de in de Luchtvaartnota opgenomen notie dat Nederland in 2030 wil horen bij de internationale koplopers op het gebied van (hybride) elektrisch vliegen?

Antwoord 5

De ambities uit de Luchtvaartnota zijn verder gespecificeerd in het Actieprogramma Hybride Elektrisch Vliegen (AHEV). Voor elke roadmap is een doelstelling opgenomen in 2030, in 2050 en in 2070. Voor grondoperaties is vastgelegd dat de CO₂ emissie 100% dienen te zijn teruggedrongen in 2030 en dat duurzaam taxiën een standaardprocedure is. Voor kleine luchtvaart is een reductie van 15% afgesproken in vergelijking met 1990 en een «living lab» rol voor innovatie in 2030. Voor 2050 is een 100% reductie van CO₂ emissie vastgelegd. Tenslotte is voor commerciële luchtvaart een doel gesteld om de eerste 20–50-zitters (hybride-elektrisch) in 2030 in exploitatie te hebben en om in 2050 alle vluchten onder de 500km volledig elektrisch uit te voeren.

Vraag 6

Bent u bereid een «moonshot»-doelstelling voor elektrisch vliegen te stellen voor uw kabinetsperiode ter aanmoediging, stimulering en promotie van deze vorm van duurzaam vervoer?

Antwoord 6

Met de in de Luchtvaartnota opgenomen doelstelling om alle vluchten onder de 500km elektrisch uit te voeren in 2050 is reeds een zeer ambitieuze doelstelling neergezet. Het ministerie zet zich nu in om dit samen met sector te bereiken. Er is geen aanleiding om deze doelstelling verder aan te scherpen.

Vraag 7

Kunt u aangeven hoe het staat met de uitvoering van motie-Paternotte/Remco Dijkstra (Kamerstuk 35 300 XII, nr. 34) in relatie tot het deel waar de regering is verzocht «in overleg met de provincies nieuwe luchthavenbesluiten te faciliteren voor regionale luchthavens die erop gericht zijn om elektrisch vliegen maximaal te stimuleren en gericht te ondersteunen»?

Antwoord 7

Het ministerie is in overleg met de provincies over nieuwe luchthavenbesluiten welke voor het einde van 2024 dienen te worden vastgesteld. Daarin is het van belang dat de duurzaamheidsambities uit het Akkoord Duurzame

Luchtvaart en de Luchtvaartnota worden geborgd, inclusief de ambities m.b.t. elektrisch vliegen. Het ministerie blijft daarover in gesprek met de provincies en de regionale luchthavens.

Vraag 8

Kunt ingaan op de initiatieven en resultaten van de 1 miljoen euro die is vrijgemaakt voor het Actieprogramma Hybride Elektrisch Vliegen (AHEV)?

Antwoord 8

Er zijn verschillende projectvoorstellen ingediend, positief beoordeeld en uitgevoerd. Deze waren gericht op alle drie de roadmaps van het actieprogramma Hybride Elektrisch Vliegen (AHEV): grondoperaties, kleine luchtvaart (GA) en commerciële luchtvaart.

Concreet zijn de volgende projecten met de genoemde bedragen ondersteund:

- Dutch Electric Aviation Centre (EUR 450.000)
- Duurzaam taxiën op Schiphol (EUR 250.000)
- Overige onderzoeken door TU Delft, NLR, ADSE en NAG (EUR 300.000)

De resultaten van de projecten zijn breed gedeeld, bijvoorbeeld in een webinar dat is opgenomen en beschikbaar is gesteld via de Duurzame Luchtvaarttafel.

Vraag 9

Welke stappen hebt u genomen of neemt u om te verzekeren dat de noodzakelijke laadinfrastructuur voor elektrische vliegen op Aruba, Bonaire en Curaçao, in lijn met het Masterplan en de Roadmap Elektrisch Vliegen, wordt gerealiseerd?

Antwoord 9

De noodzakelijke laadinfrastructuur valt onder de verantwoordelijkheid van de luchthavens. Het ministerie bekijkt in hoeverre het mogelijk is om de Caribische luchtvaartautoriteiten te ondersteunen als het gaat om kennisdeling, proeftuinen en/of standaardisatie specifiek voor nieuwe toestellen en zal hierover in gesprek blijven met de Caribische luchtvaartautoriteiten.

Vraag 10 en 11

Bent u bereid de toepassing van elektrisch vliegen voor de andere bijzondere gemeenten en Sint Maarten te onderzoeken?

Bent u bereid hier een concreet actieplan voor op te stellen?

Antwoord 10 en 11

Het Masterplan Elektrisch Vliegen geeft inzage in de stappen die nodig zijn om elektrisch vliegen in het Koninkrijk realiteit te laten worden. Dit heeft dus ook betrekking op Sint Maarten en andere bijzondere gemeenten.

Vraag 12

Kunt u ingaan op de initiatieven die Winair, waar de rijksoverheid (nog) een belang in heeft, onderneemt ter verduurzaming van zijn vloot en operatie?

Antwoord 12

Vanuit mijn rol als aandeelhouder let ik op het duurzaamheidsaspect in het beoordelen van investeringsvoorstellen. Winair geeft hier o.a. invulling aan bij de aanschaf van nieuwe toestellen en het aangaan van nieuwe leasecontracten. Daar spelen duurzaamheid en milieu een belangrijke rol in de afweging. Winair geeft aan verder in te zetten in op waste-management, digitalisering en samenwerking met andere maatschappijen teneinde de operatie te verduurzamen. Na de elektrisch vliegen-week die op Aruba wordt georganiseerd in november, zal ik met Winair in gesprek gaan om te bezien op welke wijze het bedrijf kan bijdragen aan de verduurzamingsopgave waar de sector voor staat.

Vraag 13

Bent u bereid te onderzoeken of voorwaarden met betrekking tot verduurzaming, bijvoorbeeld elektrisch vliegen, kunnen worden opgenomen in het instrument van een openbaardienstverplichting die u onderzoekt? Kunt u dit betrekken bij de lopende verkenning?

Antwoord 13

De voorwaarden voor het toepassen van het instrument van de openbare dienstverplichting worden primair bepaald door het Multilateraal protocol inzake de liberalisering van luchtvervoer dat op 24 maart 2011 is gesloten tussen de regeringen van Nederland, Aruba, Curaçao en Sint Maarten (Stcrt, 16.2.2022, Nr. 5252). Dat protocol biedt in artikel 7, ter bevordering van de bereikbaarheid van slecht ontsluitbare gebieden de mogelijkheid om het instrument van de openbare dienstverplichting te gebruiken.

De betreffende bepalingen uit het Protocol noemen duurzaamheid niet als voorwaarde voor het instellen van dit instrument. Echter, hoewel in de bepalingen over de openbare dienstverplichting niet wordt verwezen naar aspecten van duurzaamheid wordt in de overwegingen van het Protocol wel in het algemeen verwezen naar de behoefte aan het op duurzame en efficiënte wijze voorzien in de vraag naar luchtvervoer naar, van en tussen de onderscheiden grondgebieden van het Koninkrijk der Nederlanden. In de verkenning naar dit instrument wordt bekeken in hoeverre duurzaamheidsvereisten meegenomen kunnen worden – indien tot inzet van het instrument wordt besloten – bij het vaststellen daarvan en te bezien of dit afstemming met de andere landen van het Koninkrijk vereist.