
21

Duurzame luchtvaart

Aan de orde is het **VAO Duurzame luchtvaart (AO d.d. 18/04)**.

De **voorzitter**:

De eerste spreker is de heer Paternotte namens D66.



De heer **Paternotte** (D66):

Voorzitter. Duurzame luchtvaart. Wij zijn er optimistisch over dat we in de toekomst veel schoner kunnen gaan vliegen. Dat zal ook nodig zijn. Dat blijkt eigenlijk uit alle doorberekeningen van de toekomst van de luchtvaart en de klimaatdoelen die we met elkaar stellen. Dat zal door elektrisch vliegen, schonere motoren en efficiëntere vlieg-routes maar zeker ook door schonere brandstoffen bereikt moeten worden.

Voorzitter. De eerste motie gaat over schonere brandstoffen

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat innovaties die de luchtvaart aanmerkelijk schoner maken nog lang op zich laten wachten;

constaterende dat het gebruik van biokerosine in de luchtvaart snel milieuwinst oplevert;

constaterende dat de huidige vliegtuigmotoren nu al een biobrandstofmengsel van 50% kunnen verdragen;

verzoekt de regering zich op Europees niveau in te spannen voor het introduceren van een ingroei naar een bijmengverplichting van biokerosine en (later) ook synthetische kerosine voor de luchtvaarten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Paternotte en Stoffer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 597 (31936).

De heer **Paternotte** (D66):

De Raad voor de leefomgeving en infrastructuur stelt voor om de luchtvaart voortaan te behandelen zoals elke andere transportsector, die een belangrijke economische functie heeft en die aan de andere kant ook aan grenzen gehouden dient te worden. Dat delen wij met de Raad. Daarom ook de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de luchtvaart in Nederland niet op een gelijkwaardige manier wordt behandeld als andere sectoren;

constaterende dat andere sectoren in Nederland zich duidelijk aan veiligheids- en milieueisen moeten houden;

van mening dat de luchtvaart net zoals andere sectoren behandeld moet worden;

verzoekt de regering om heldere complete milieugrenzen, zoals de emissies van geluid, broeikasgassen en andere schadelijke stoffen, voor de luchtvaart in Nederland op te stellen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Paternotte. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 598 (31936).

De heer Van Raan heeft volgens mij nog een vraag over de vorige motie.

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

Dat heeft de voorzitter goed gezien.

Bijmenging zal op enig moment wellicht nodig zijn. Om de motie over bijmenging goed te kunnen beoordelen, is het ook van belang om te weten wat de afweging wordt ten opzichte van de andere vragers van biobrandstof. Als je de rapporten mag geloven, is er een zeventienvoudige overvraag naar biobrandstoffen. Dus kan de heer Paternotte misschien nog wat toelichting of duiding geven? Of kan hij zijn motie dermate aanpassen dat er een soort ladder van afweging in komt? Want, sec deze motie; op deze manier kan niemand voor de motie stemmen. Dat zou toch jammer zijn van de moeite.

De heer **Paternotte** (D66):

Ik snap heel goed wat de heer Van Raan bedoelt. Dat is de reden dat ik ook synthetische kerosine noem. Dat is ook wat de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur aan geeft. Die geeft aan dat synthetische kerosine inderdaad de langetermijnoplossing is waarmee je veel schoner kunt gaan vliegen. En biokerosine is wat dat betreft een transitiebrandstof, omdat het natuurlijk een biomassaproduct is. Maar als ik zeg dat het om een bijmengverplichting op Europees niveau gaat, dan ga ik ervan uit dat die dan inderdaad ook gewogen wordt tegen de andere vragers ervan. Dat is ook waarom ik de Rli letterlijk heb gevraagd hoe we omgaan met de concurrentie met bijvoorbeeld de scheepvaart, die eigenlijk slechts naar dezelfde mogelijkheid kan kijken om te gaan verduurzamen.

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

Maar bij de beoordeling van die motie hebben we daar eigenlijk helemaal niets aan. We weten dan nog steeds niet

wat die afweging moet zijn. Dat kunnen we dan pas beoordelen op het moment dat Europa gesproken heeft. Zou de heer Paternotte bijvoorbeeld bereid zijn om biobrandstoffen eruit te halen en het alleen op synthetische brandstoffen te gooien?

De heer **Paternotte** (D66):

Nou, dat zou in die zin jammer zijn dat bijvoorbeeld onze eigen nationale luchtvaartmaatschappij stevige ambities heeft op het gebied van biokerosine en daar als een van de weinige in de wereld op enige schaal gebruik van maakt. Daardoor zou dit in ieder geval voor de Nederlandse luchtvaart een belangrijke rol kunnen gaan spelen. Ik ga dus eerst even kijken hoe we hier verder over beraadslagen in dit verslag algemeen overleg. Ondertussen zal ik nadenken over wat u zojuist allemaal heeft gezegd.

Ten slotte wil ik de minister een vraag stellen over elektrisch vliegen. De minister heeft vorig jaar al naast de Pipistrel, een elektrisch vliegtuig, gestaan tijdens een symposium over elektrisch vliegen. De inzet van de minister is duidelijk en daar zijn we blij mee. In de aanloop naar de Luchtvaartnota werkt zij aan maatregelen om ervoor te zorgen dat Nederland een van de eerste landen is die elektrisch vliegen op grote schaal mogelijk maken. Kan ze ons wat dit betreft al enige updates geven of ons vertellen hoe dit ervoor staat?

De **voorzitter**:

Hartelijk dank. Dan is het woord nu aan de heer Van Raan namens de Partij voor de Dieren.

□

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

Voorzitter, dank u wel. We hebben inderdaad een prachtig AO gehad over duurzame luchtvaart. Als één ding duidelijk werd, was het dat duurzame luchtvaart helemaal niet bestaat. Om daarin wat richting te geven, dien ik de volgende moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er geen juridische beperkingen zijn om een kerosinetaks in te voeren;

constaterende dat Nederland in juni een internationale conferentie organiseert over belastingen in de luchtvaartsector;

verzoekt de regering op korte termijn de nodige stappen te zetten richting de invoering van een ambitieuze kerosinetaks,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Raan, Laçin en Kröger. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 599 (31936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur adviseert om te sturen op duidelijke grenswaarden voor de luchtvaart op het gebied van klimaat, leefomgeving en veiligheid;

verzoekt de regering grenswaarden voor de luchtvaart op het gebied van klimaat, leefomgeving en veiligheid te ontwikkelen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Raan en Kröger. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 600 (31936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de klimaatimpact van de luchtvaartsector door de overheid wordt onderschat door het onvoldoende in acht nemen van het effect van uitstoot op grote hoogte;

constaterende dat de wetenschap bij weging van de CO₂-uitstoot op grote hoogte een bandbreedte geeft;

verzoekt de regering in afwachting van het NLR-onderzoek op z'n minst de ondergrens van deze bandbreedte een plaats te geven in de luchtvaartstatistieken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Raan en Kröger. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 601 (31936).

De heer **Van Raan** (PvdD):
Voorzitter, de laatste motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur adviseert om een Nederlands klimaatbeleid voor de luchtvaart te ontwikkelen met reductiedoelen voor CO₂-uitstoot;

constaterende dat er nog geen CO₂-budget is vastgesteld voor de luchtvaartsector;

verzoekt de regering een CO₂-budget vast te stellen voor de luchtvaartsector dat naar rato past binnen de doelstelling om de opwarming van de aarde te beperken tot maximaal 1,5°C en deze op te nemen in de Luchtvaartnota,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Raan. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 602 (31936).

De heer Van Raan (PvdD):

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank. Dan is nu het woord aan de heer Amhaouch namens het CDA.

□

De heer Amhaouch (CDA):

Voorzitter. We hebben volgens mij een goed AO-debat gehad over duurzame luchtvaart. Volgens mij konden alle partijen hun ei daarin kwijt. Wij hebben daar twee belangrijke accenten gelegd. Een daarvan is de voortgang van de invoering van biokerosine. Er is de motie-Amhaouch/Paternotte, maar we willen ook voortvarendheid zodat de biokerosine beschikbaar komt op Schiphol. We hebben al vaker gezegd dat het niet zo kan zijn dat de KLM tankt in Los Angeles maar niet op Schiphol. We vragen de minister dus om samen met de partners — want het is ook een privaat initiatief — en samen met KLM en andere luchtvaartmaatschappijen hierin voortvarendheid aan de dag te leggen.

Wij maken ons grote zorgen ...

De voorzitter:

Mag ik even mevrouw Kröger het woord geven? Zij heeft hier een vraag over.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ja, een vraag die ik ook aan de heer Paternotte had willen stellen over de winning van biokerosine. Onze staatssecretaris gaat werken aan een nieuw duurzaamheidskader voor biomassa, waarvan ook biokerosine onderdeel zal zijn en waar ook een cascaderingsladder bij gaat horen. Moeten wij niet eerst dat duurzaamheidskader hebben om zeker te weten dat we niet meer kwaad dan goed doen?

De heer Amhaouch (CDA):

Nee, biokerosine wordt al toegepast. Wij lopen eigenlijk als Nederland achter de feiten aan. Wij kunnen niet bijmengen met biokerosine, en als wij grote woorden spreken over het verduurzamen van de luchtvaart, moeten we volgens mij als de wiedeweerga zorgen dat wij ook in Nederland biokerosine bijmengen.

Ik maak mij wel zorgen over het feit dat biokerosine wel twee, drie keer zo duur is als gewone kerosine. Dan kom ik op punt twee: hoe gaan we daar flankerend beleid op maken? Ik zie bij allerlei departementen terug dat er taksen en accijnzen worden ingevoerd. We willen natuurlijk biokerosine en dat is duurder. De ene keer zullen we kiezen voor een positieve maatregel en de andere keer zullen we allerlei heffingen opleggen. Hoe maken we dat inzichtelijk met z'n allen, zodat we op elk departement weten wat we bij de luchtvaart neerleggen, zowel goed als slecht? Het is zaak dat we overwogen keuzes maken, en dat mis ik nu. Daarom vraag ik de minister: wanneer komt u met deze inzichten, zodat wij de juiste beslissingen op het juiste moment kunnen nemen? Ik wil niet dat wij per motie altijd allerlei taksen en heffingen in kunnen voeren waarbij we uiteindelijk in onze eigen voet schieten.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik hoor een heel ander beeld van de heer Paternotte, die stelt dat onze nationale luchtvaartmaatschappij koploper is op het gebied van het bijmengen van biokerosine. De heer Amhaouch zegt dat we helemaal achteraan bungelen, maar volgens mij klopt dat niet helemaal.

De heer Amhaouch (CDA):

Nee, het gaat over de beschikbaarheid van biokerosine in Nederland. KLM tankt momenteel in Los Angeles. Het kan niet waar zijn dat wij zo'n mooie vliegtuigmaatschappij hebben, die ambitieus is op duurzaamheid, die heel veel verwijten krijgt en die niet kan tanken op Schiphol. Dat doet mij pijn.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Het was voor mij een intro op mijn vraag. De bijmengverplichting voor auto's heeft, zoals we gezien hebben, eerst de onduurzame biobrandstoffen aangejaagd. Nu hebben we strenge duurzaamheidsregels en gaan we langzaam de onduurzame eruit krijgen.

We moeten dus wel zorgen dat we het bij biokerosine vanaf het begin goed organiseren, zodat het duurzaamheidskader waar onze staatssecretaris aan gaat werken goed staat, voordat we nu grootschalig die biokerosine gaan bijmengen.

De voorzitter:

Tot slot, de heer Amhaouch.

De heer Amhaouch (CDA):

Volgens mij moet je eerst een behoefte creëren. Er moeten ook mensen willen tanken. Dat is dus stap één: je moet die behoefte creëren. Je moet die productie creëren. Ten tweede komt er altijd een soort flankerend of richtinggevend

beleid. CE Delft heeft onderzoek gedaan hoe je biokerosine het beste kunt stimuleren. Er liggen daarvoor allerlei onderzoeken. Maar laten we nu die behoefte creëren zodat ze ook daadwerkelijk kunnen tanken. Dat is stap één. Anders blijft het bij droogfietserij, en dan komen we niet vooruit als Nederland. En dat willen we toch, met z'n allen?

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog.

De heer Amhaouch (CDA):

Ja, op dat stapelen krijg ik dus graag een reactie van de minister. Ik zie dat men bij verschillende departementen zoals Financiën en IenW — en dat geldt misschien ook wel voor milieu — voor allerlei zaken extra kosten wil inbrengen. Dat is soms ook terecht, maar ik denk dat we die stapeling niet helder zien. Ik denk dat collega Dijkstra daar misschien ook op terugkomt.

Voorzitter. Dan heb ik nog een motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat een grote Boeing alleen al met taxiën ongeveer 200.000 liter kerosine per jaar verbruikt;

constaterende dat in het ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart de ambitie is uitgesproken om elektrisch taxiën als standaardprocedure toe te passen;

overwegende dat met elektrisch taxiën kerosine kan worden bespaard, wat gunstig is voor de emissie-uitstoot en tevens kan leiden tot minder hinder;

overwegende dat de regering bezig is met een overkoepelende en slimme en integrale regie tussen de luchthavens van nationale betekenis;

verzoekt de regering bij de verdere uitwerking van het ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart concrete afspraken te maken over een ambitieuze uitrol van elektrisch taxiën op in ieder geval de luchthavens van nationale betekenis, en de Kamer hierover te informeren in de ontwerp-Luchtvaartnota,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Amhaouch, Paternotte en Bruins. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 603 (31936).

Daarmee bent u aan het eind van uw betoog en van uw spreektijd gekomen. De volgende woordvoerder is de heer Laçin namens de Socialistische Partij.

□

De heer Laçin (SP):

Voorzitter. Ik begon tijdens het AO met dezelfde woorden als de heer Van Raan: duurzame luchtvaart bestaat vooralsnog niet. We hopen het ooit te zien, maar vooralsnog bestaat het niet. Tijdens het AO heb ik helder geschetst dat het sectorplan Slim en Duurzaam geen enkele ambitie toont om op lange termijn te komen tot minder uitstoot van broeikasgassen. Er wordt een fictieve groei berekend en vervolgens wordt teruggerekend om in 2030 op hetzelfde uitstootniveau als nu te komen. Dat is het plan. Nou, wat mij betreft is dat ongekend voor een dermate vervuilende sector. Daarom de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het sectorplan Slim en Duurzaam uitgaat van fictieve groei tot 2030 en vanuit dat punt CO₂-reductiedoelen heeft vastgesteld;

constaterende dat andere sectoren een CO₂-reductieplan hebben gebaseerd op de huidige uitstoot van broeikasgassen of een moment in het verleden;

overwegende dat de luchtvaartsector middels Slim en Duurzaam nauwelijks minder gaat uitstoten dan de huidige uitstoot;

van mening dat dit haaks staat op de ambities van Nederland;

verzoekt de regering om met de sector te komen tot een nieuw sectorplan met ambitieuze doelstellingen voor CO₂-reductie gebaseerd op de huidige uitstoot of een moment in het verleden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Laçin, Van Raan en Kröger. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 604 (31936).

Er is een vraag van de heer Paternotte.

De heer Paternotte (D66):

De heer Laçin vindt het voorstel Slim en Duurzaam van de sector, als ik hem goed begrijp, helemaal niks. Nou, ik vind het ook niet genoeg, maar ik constateer wel dat CE Delft zegt dat dit eigenlijk verder gaat dan de luchtvaartsector in bijna welk land dan ook. Om nou te zeggen dat het helemaal niks is ... Kunt u er ook nog iets positiefs over zeggen?

De heer Laçin (SP):

We hebben in het debat ook over andere elementen van Slim en Duurzaam gesproken, zoals elektrisch taxiën en

geen uitstoot op de luchthavens. Daar zijn we blij mee; het zijn de kleine stappen. Maar als je kijkt naar de uitstoot van de luchtvaart in Nederland ... Dat andere landen achterlopen op ons zegt meer over de andere landen. Dat betekent niet per se dat wij heel goed bezig zijn. Zij zijn waarschijnlijk heel slecht bezig. Als we naar andere sectoren kijken, zoals de industrie, dan vind ik dat ook de luchtvaart het moment van nu of een moment in het verleden moet pakken om op basis daarvan de uitstoot te verminderen. De luchtvaart moet niet in 2030 uitkomen op het huidige uitstootniveau. Dat vind ik het tonen van geen enkele ambitie.

Voorzitter. De Raad voor de leefomgeving en infrastructuur is met zijn advies "Luchtvaartbeleid, een nieuwe aanvlieg-route" glashelder: de luchtvaart moet vanaf nu aan absolute CO₂-reductie gaan werken. Het uitbreiden van Lelystad Airport past daar wat ons betreft absoluut niet in en toch gaat deze minister onverstoort door, ook nu de Luchtvaartnota 2020-2050 er aankomt. Ik wil dat het advies van de Rli meegenomen wordt in de Luchtvaartnota en daarom deze motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Rli stelt dat er vanaf nu een absolute CO₂-reductie moet plaatsvinden;

constaterende dat bijvoorbeeld de uitbreiding van Lelystad Airport de CO₂-uitstoot zal doen toenemen;

constaterende dat de minister momenteel bezig is met de uitwerking van de Luchtvaartnota 2020-2050;

overwegende dat meer CO₂-uitstoot door de luchtvaartsector ongewenst is;

verzoekt de regering om in de Luchtvaartnota 2020-2050 alleen plannen op te nemen die voor minder CO₂-uitstoot zullen zorgen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Laçin, Van Raan en Kröger. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 605 (31936).

Dank u wel. Dan is nu het woord aan de heer Dijkstra namens de VVD.



De heer Remco Dijkstra (VVD):

Voorzitter. Ik vind het plan Slim en Duurzaam dat de sector gepresenteerd heeft wél een goed plan. Er spreekt ambitie uit. Het is goed dat het er is. Er zitten een aantal sympathieke voorstellen in, waarvan de heer Amhaouch er eentje heeft uitgepikt: het elektrisch taxiën. Duurzaam hoeft niet

duurder te zijn. Het is goed en kan ook geld opleveren. Ik heb een motie om de kosten van belastingen, tarieven en heffingen inzichtelijk te maken.

Ik zie dat de heer Laçin wil interrumperen, maar zal ik eerst de motie voorlezen?

De voorzitter:

Nou, zijn vraag gaat volgens mij over uw eerste woorden, dus de heer Laçin stelt zijn vraag.

De heer Laçin (SP):

Dank, voorzitter. Ik wil het even scherp stellen. De VVD vindt het dus een ambitieus en goed plan dat de luchtvaartsector in 2030 op hetzelfde uitstootniveau zit als nu? Vindt de VVD dat een ambitieus en goed plan?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ja. Ik vind Slim en Duurzaam een goed plan. U kunt de logo's zien van alle partijen die eraan meedoen. De NS doet mee, maar ook TNO, de luchtvaartmaatschappijen, leveranciers. Het is goed dat de sector, al die partijen de handen ineengeslagen hebben zonder dat wij daar om gevraagd hebben. Zij hebben dat zelf gedaan omdat zij ook zien dat die luchtvaart moet verduurzamen. Zij nemen daar een positie in die Nederland koploper kan maken op dit soort dingen. Dat gebeurt met kleine en grote dingen. Denk daarbij aan vlootvervanging. Dat is echt een grote stap en om dat te doen, moet je wel geld genoeg hebben. Maar denk ook aan verschuiving richting treinen, richting elektrisch taxiën en noem het maar op. Op de grond gebeurt heel veel; dit is een mooi plan.

De voorzitter:

Meneer Laçin, u wilt weer reageren, maar ik heb het vermoeden dat dit allemaal ook al bij het AO gewisseld is. Reageert u nog even kort.

De heer Laçin (SP):

Tot slot. De uitstoot bij andere sectoren moet echt met 40%, 50% tot 60% omlaag. In de luchtvaartsector hoeft dat vooralsnog niet. Ik wil gewoon constateren dat de VVD het een goed plan vindt dat de luchtvaart in 2030 nog steeds uitstoot wat de sector nu uitstoot.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik constateer dat de luchtvaart groeit. Wereldwijd is er een groei van 8% tot wel 12%. In Nederland is die groei heel bescheiden en staat Schiphol gewoon op slot. Ik constateer bijvoorbeeld dat de KLM al veertien jaar in die Dow Jones Sustainability Index op plek 1 of plek 2 staat. Ik constateer dat er nu een plan vanuit de sector ligt om ambitieus die CO₂-uitstoot te reduceren. Dat plan ligt er zonder dat wij daar om hebben gevraagd. Ik vind dat goede signalen die je moet koesteren. Vanaf daar ga je verder bouwen.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik probeer het anders dan de heer Laçin te formuleren. Kan de heer Dijkstra een expliciet antwoord geven op de vraag

of de luchtvaartsector wel of geen CO₂-plafond verdient? Kan de luchtvaartsector zich het in de ogen van de heer Dijkstra veroorloven om geen CO₂-plafond te kennen, bij alle reductiedoelstellingen die we nu inmiddels hebben?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Weet je wat het is met de luchtvaart? De luchtvaartsector is een mondiale sector. Die moet je dus ook op een mondiale manier benaderen, en anders moet je het Europees doen. Het is heel lastig om de uitstoot van een vlucht van Amsterdam naar Tokio toe te wijzen. Is de uitstoot van zo'n vlucht allemaal voor Schiphol? Of is die voor Tokio? Of voor alle landen daartussen? Dat is ingewikkeld. Die verduurzaming en dat terugbrengen van die CO₂-uitstoot doe je dus op mondiale schaal, via het VN-verdrag, dat gelieerd is aan het Parijsakkoord. Dat is goed en dat betekent een besparing op de brandstof van 1.5% per jaar. Dat is echt fors en dat haalt u niet met uw auto. Dat betekent dat als de luchtvaartsector groeit, men die groei compenseert. Dat haalt u waarschijnlijk ook niet met uw auto.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik heb geen auto!

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Nou, dan speelt waarschijnlijk de fijnstof van uw fietsbanden, of wat dan ook. Er staan gewoon heel veel dingen in en we doen het in ICAO-verband. Het betreft brandstofbesparing, compensatie, reductie. Je moet die sector gezond houden. Je moet ervoor zorgen dat die sector kan investeren in nieuwe vliegtuigen, die steeds schoner en stiller zijn. Ik geloof dat de schoonste vliegtuigen van Airbus nu al slechts twee liter brandstof op 100 kilometer gebruiken. Nou, kom daar eens om met je Golfje; dat red je niet. Ik weet niet precies wat de heer Van Raan wil, maar ik wil in ieder geval dat de luchtvaart verduurzaamt op mondiale schaal. En al die maatregelen die je hier op nationaal niveau neemt, maken dat eigenlijk alleen maar ingewikkelder. Daar gaat mijn motie ook over.

De voorzitter:

Tot slot, meneer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Laten we in ieder geval vaststellen dat wat de heer Dijkstra hier verkondigt, echt groteske onzin is. Het is natuurlijk wel degelijk mogelijk om vast te stellen wat de uitstoot is van de luchtvaart in Nederland. Je hoeft alleen maar te kijken naar de bunkerbrandstoffen. Wat de heer Dijkstra hier etaleert, is eigenlijk de onkunde en het onvermogen om te snappen hoe het zit. Zelfs in Schoon en Duurzaam, of Slim en Duurzaam — het zou eigenlijk "Onverantwoord en Stom" moeten heten, maar goed — wordt dit vastgesteld. Daarin worden de berekeningen van de uitstoot namelijk op de bunkerbrandstoffen gebaseerd. Dat kun je gewoon uitrekenen. Dus wat de heer Dijkstra hier verkondigt, is echt groteske onzin.

De voorzitter:

Dat heeft u gezegd.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Fijn om dat te horen. Natuurlijk kun je dat uitrekenen en natuurlijk kun je een plafond koppelen aan luchtvaart. Je kunt zeggen: de luchtvaart zit nu al aan het plafond. Je kunt zeggen: het is nu 14 mei en het is nu klaar. En dacht je dat dan het vliegen stopte? Dacht je dat ze dan in India of in China zeggen: we stoppen nu met vliegen omdat de Partij voor de Dieren een plafond heeft ingesteld? Dat is natuurlijk onzin. Je moet wel even nadenken. Vliegen is mondiaal en brengt ons heel veel. Dat blijft zo, maar dan moeten we het wel op een schonere en duurzamere manier gaan doen. Daar ben ik mee bezig; ik ben niet bezig met symboolpolitiek.

De heer Paternotte (D66):

Ik ben ook een optimist. De heer Dijkstra zei: 100 kilometer met 2 liter met een Airbus; kom d'r maar eens om met je Fiat. Ik neem aan dat u per stoel bedoelt, om eventjes te voorkomen dat een factchecker daar straks een dag mee aan de gang gaat.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ja, kijk in de blaadjes als je in een vliegtuig zit. Het vliegtuig waar ik in zat, had dat niet, maar een normale airline heeft vaak wel zo'n blaadje. Daar staat precies in wat de vloot is, wat ze verbruiken, hoe oud ze zijn et cetera. Superinteressant. Dan zie je dat de luchtvaart ... Ja, ze hebben er ook baat bij. Ik bedoel: de marges zijn klein, dus ze moeten energie besparen, brandstof besparen. Ze moeten ook kortere routes gaan vliegen. Dat is iets waar u en ik samen in moeten optrekken in Europa. Nu besparen we 10% brandstof niet gewoon omdat we van Zürich naar Amsterdam 220 kilometer extra maken, heb ik al begrepen. Dat is gewoon zonde. Dus we hebben heel veel te doen op luchtvaartgebied. Laten we daar samen in optrekken en laten we erkennen dat luchtvaart gewoon leuk is, dat die blijft, dat het een mooie sector is, maar ook dat die moet verduurzamen en schoner en veiliger moet.

De voorzitter:

Tot slot de heer Paternotte.

De heer Paternotte (D66):

Dat is een mooie oproep van de heer Dijkstra, maar ik begrijp hier in ieder geval uit dat hij de stelling dat je met de nieuwste Airbus 100 kilometer kunt vliegen op 2 liter, uit een inflight magazine heeft. Dan kan die ook als bron gebruikt worden voor een eventuele factcheck. Maar u bedoelt waarschijnlijk 100 km per stoel op 2 liter.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik zal het zo eventjes ... Ja, precies. Er zitten natuurlijk 200 mensen in dat vliegtuig.

De heer **Paternotte** (D66):

Dat leek me even goed, want anders gaat de factchecker daar weer een dag mee aan de slag.

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

Nee, prima. Ja, factchecker of niet, je kunt het gewoon zo googelen. Als je kijkt per stoel of per reiziger, verbruik je veel minder dan in je auto. Als je natuurlijk vier mensen in je auto stopt, dan is die auto misschien weer zuiniger. Dat kan ook. Het is maar net hoe je het berekent, maar vliegen is een relatief goede manier om je te verplaatsen. Het is in ieder geval heel snel en je komt overal.

Mijn motie, voorzitter. Ja, het is wel leuk.

De voorzitter:

Ja, dat merk ik aan u.

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

Ja, ik vind het prachtig. Ik heb een motie over belastingen, tarieven en heffingen. Juist omdat je wil verduurzamen, wil je ook dat daar geld voor is. Nu stapelen wij allerlei kosten. Die wil ik inzichtelijk maken. Daarom mijn motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat door de stijgende CO₂-prijs in het ETS-systeem, de stijgende luchthaventarieven, de inwerkingtreding van CORSIA — internationaal is dat — en de voorgenomen vliegbelasting een stapeling van tarieven in de luchtvaartsector plaats zal vinden en de kosten voor de Nederlandse luchtvaart hiermee gaan stijgen;

overwegende dat deze stapeling van tarieven de concurrentiepositie van de Nederlandse luchtvaart en hiermee gepaard gaande banen in gevaar kan brengen;

overwegende dat het voor het maken van beleid en het bieden van investeringszekerheid naar de toekomst toe van groot belang is inzicht te hebben in de hoogte en de opbouw van de genoemde kosten;

verzoekt de regering de Kamer voor het zomerreces een duidelijk overzicht te verschaffen van de eerder genoemde kostenposten voor de afgelopen vijf jaar en komende vijf jaar,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Remco Dijkstra. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 606 (31936).

Dank u wel. Tot slot van de zijde van de Kamer is het woord aan mevrouw Kröger namens GroenLinks.

□

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Met een viertal moties ga ik heel rap van start.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de uitstoot van broeikasgassen moet worden beperkt;

verzoekt de regering om een emissieplafond voor de luchtvaart vast te leggen in de Luchtvaartnota,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Kröger, Laçin en Van Raan. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 607 (31936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de trein een praktisch en milieuvriendelijk alternatief is voor korte vluchten;

overwegende dat er dagelijks nog tientallen vluchten plaatsvinden op steden die ook makkelijk per trein bereikbaar zijn, zoals Parijs en Londen;

verzoekt de regering om in kaart te brengen wat er nodig is aan de kant van de overheid, de kant van de luchtvaart en aan de kant van de spoorsector om binnen twee jaar een aanzienlijk deel van de reizen op deze routes door de trein te laten plaatsvinden in plaats van het vliegtuig, en hier met de aanbieders aan zowel spoor- als luchtvaartkant effectieve afspraken over te maken, dan wel te verkennen welke bestuurlijke en/of wettelijke middelen hier eventueel voor nodig zouden kunnen zijn,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Kröger. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 608 (31936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat kerosine voor de luchtvaart nog steeds veel meer zwavel bevat dan bijvoorbeeld diesel en dat deze zwavel bij verbranding tot luchtvervuiling leidt;

overwegende dat deze luchtvervuiling tot schade aan de natuur en de gezondheid van mensen leidt;

overwegende dat ontzwavelde kerosine slechts marginaal duurder is dan zwavelhoudende kerosine;

verzoekt de regering zwavelarme kerosine de norm te maken op Nederlandse luchthavens en hiertoe in gesprek te treden met de luchtvaartsector;

verzoekt de regering voorts de Kamer hierover in het derde kwartaal te rapporteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Kröger, Paternotte en Bruins. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 609 (31936).

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

En tot slot een motie naar aanleiding van het nieuws gisteren over kerosineaccijns.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in de luchtvaart geen accijns wordt geheven over kerosine;

overwegende dat het onredelijk en onwenselijk is dat de luchtvaart nog langer wordt vrijgesteld van een redelijke brandstofaccijns;

overwegende dat binnen de internationale verdragen het mogelijk is om met een groep landen kerosineaccijns in te voeren;

verzoekt de regering om met andere welwillende Europese landen in gesprek te gaan over het vormen van een kopgroep voor invoering van kerosineaccijnzen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Kröger. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 610 (31936).

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Daarmee zijn we aan het einde van de termijn van de zijde van de Kamer gekomen. De minister heeft weer ongeveer tien minuten nodig om zich voor te bereiden op de beantwoording.

De vergadering wordt van 18.10 uur tot 18.21 uur geschorst.

De voorzitter:

Aan de orde is de beantwoording van de zijde van de regering tijdens het verslag van het algemeen overleg Duurzame luchtvaart. Het woord is aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

□

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Ook deze keer vooral moties en maar een beperkt aantal vragen. Er is nog gevraagd naar de stand van zaken rondom het elektrisch vliegen. De laatste keer dat we daarover rapporteerden was in april. Sinds die tijd is er dus nog niet heel veel nieuws te melden, moet ik eerlijk bekennen, maar ik hoop dat we daar na de zomer iets meer over kunnen melden. Ik begrijp het ongeduld van de heer Paternotte; dat voel ik zelf ook. Maar nogmaals, op dit moment kan ik dat nog even niet.

Dan kom ik bij de moties. De motie op stuk nr. 597 is ook van de heer Paternotte. Deze verzoekt de regering om zich op Europees niveau in te spannen voor het introduceren van een ingroei naar een bijmengverplichting van biokerosine en later ook synthetische kerosine voor de luchtvaart. Ik vind het een zeer sympathieke motie, maar ik wil de heer Paternotte toch verzoeken om haar aan te houden, want ik laat op dit moment de mogelijkheden voor die bijmengverplichtingen in kaart brengen voor het onderzoek naar duurzame alternatieve brandstoffen. Daar wordt de Kamer in het najaar over geïnformeerd. Zoals het nu is zou je het niet eens kunnen verplichten, want dan moet je het ook daadwerkelijk kunnen tanken. Ik zou u dus willen vragen om deze motie aan te houden tot dit najaar, wanneer we daar meer duidelijkheid over hebben.

De voorzitter:

Is de heer Paternotte daartoe bereid, of denkt hij daarover na?

De heer **Paternotte** (D66):

Ik ga erover nadenken.

De voorzitter:

Wilt u dan ook nog even kijken naar het laatste woord in het dictum?

De heer **Paternotte** (D66):

Ja.

De voorzitter:

Dank u.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
Ja, er stond "luchtvaarten".

De voorzitter:
Het woord is aan de minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
En voordat de voorzitter het vraagt: als de motie niet wordt aangehouden, dan moet ik haar vanwege ontijdigheid ont-raden.

De motie op stuk nr. 598 is ook van de heer Paternotte. Deze verzoekt de regering om heldere, complete milieugrenzen, zoals de emissies van geluid, broeikasgassen en andere schadelijke stoffen voor de luchtvaart in Nederland op te stellen. Ik ga de heer Paternotte vragen om ook deze motie aan te houden. Ik kan u vast verklappen dat ik dat bij een flink aantal andere moties ook ga doen. Daarbij ga ik steeds dezelfde verwijzing maken naar de ontwerp-Luchtvaartnota, waarin we die brede discussie echt een goede plek willen geven. Ik wil daar niet op vooruitlopen en op losse onderdelen nu al afspraken gaan maken. U hebt zelf ook aangedrongen op een goed participatieproces. Dat gaan we zeer zorgvuldig doen. Daarin komen al die onderwerpen aan de orde. Als we nu alles al dichttimmeren in de Kamer, dan hoeven we die hele participatie niet meer te doen. Dat lijkt me ook niet de bedoeling. We maken echt vaart met de Luchtvaartnota, want die willen we eind dit jaar nog vastge-steld hebben. In dat kader zou ik u willen vragen om ook deze motie nog even aan te houden.

De voorzitter:
En als dat niet gebeurt, is het oordeel weer ontraden?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
Ontraden, ja.

De heer Paternotte (D66):
Er wordt hard gewerkt aan de Luchtvaartnota; dat horen we inderdaad. Die wordt op dit moment opgesteld. Dat is vaak juist de reden om er richtinggevend iets over te zeg-gen. Je wilt dat er een aantal dingen in die Luchtvaartnota komen te staan, omdat die er anders weer achteraf in gea-mendeerd zouden moeten worden. Dan is de vraag aan de minister: met wat in het achterhoofd, als het gaat om mili-eugrenzen, is zij nu aan het werk met die Luchtvaartnota?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
We zijn gewoon aan het kijken wat er allemaal mogelijk en wenselijk is. Die afweging moeten we met elkaar maken. We zullen met een voorzet voor u komen, maar daar kan ik nu echt nog niet op vooruitlopen.

De heer Paternotte (D66):
U hebt het over "mogelijk en wenselijk"; moet ik het me dan zo voorstellen dat de Luchtvaartnota eigenlijk een soort van à-la-cartemenu wordt met de mogelijkheden die er bestaan, waarbij u misschien wel een voorkeur uitspreekt, maar we er daarna met elkaar de prachtigste gerechten uit

kunnen kiezen? Of is het gewoon een voorstel waarin staat: als minister zie ik dit voor me voor 2020-2050? Als u "mogelijk en wenselijk" zegt, dan suggereert dat ook een lijst met mogelijkheden waarvan de wenselijkheid nog nader besproken kan worden.

De voorzitter:
Ik zeg alvast tegen de andere leden dat dit een motie is van de heer Paternotte. Daarover mag hij vragen stellen. Als u ook vragen heeft, moet u die bewaren tot het oordeel over uw eigen moties.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
De heer Paternotte kan gerust zijn. De Luchtvaartnota wordt geen cafetariamodel waar iedereen iets in gooit en iets uitpakt wat van zijn of haar gading is. Er worden echt keuzes in gemaakt, maar aan de andere kant wil ik daar nu nog niet op vooruitlopen, want we hebben die Luchtvaartnota nu nog niet af. Zodra dat proces wel gereed is, krijgt u als Kamer de nota uiteraard direct te zien, maar ik wil daar nu gewoon nog niet op vooruitlopen, want er spelen nog een aantal vragen waarbij we, net als andere partijen, nog geen keuze hebben gemaakt.

De voorzitter:
De minister vervolgt haar betoog.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 599, die de regering verzoekt op korte termijn de nodige stappen te zetten rich-ting de invoering van een ambitieuze kerosinetaks. Die motie is van de hand van de heer Van Raan. Ik ontraad die motie en ook hier kan ik u alvast uitnodigen dat ik dat ook bij een aantal andere moties zal doen, omdat dit fiscaal beleid en de portefeuille van collega Snel betreft. Ik verwijs u nog wel naar de conferentie over dit onderwerp op 20 en 21 juni aanstaande, maar dit is echt zijn beleidsterrein en hij heeft hierover ook brieven naar de Kamer gestuurd. Daar kunt u met hem over discussiëren.

De heer Van Raan (PvdD):
Dank voor het antwoord. Ik heb wel begrepen dat het dan gebruikelijk is dat we de minister vragen of zij de staatsse-cretaris wil vragen om een oordeel daarover te geven. Is de minister bereid om dat te vragen aan de staatssecretaris?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
Het is een beetje gek om als postduif te fungeren. U kunt dit in allerlei debatten natuurlijk ook gewoon zelf bij staatssecretaris Snel indienen. Hij heeft hier ook een brief over gestuurd. Dan denk ik dat het beter is dat u die schrif-telijke vragen hierover gewoon aan hem stuurt.

De voorzitter:
Meneer Van Raan, als ik het wel heb, bent u ook lid van de commissie voor Financiën.

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

Dat heeft u goed, voorzitter, maar we hebben het hier in dit debat over duurzame luchtvaart en kerosine, die ook weer een impact hebben op de Luchtvaartnota. Ik wil het best ook even aan de staatssecretaris vragen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ja, dat lijkt mij de beste oplossing.

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

Ja, maar het is niet de gebruikelijke weg. Ik kan dat doen. Prima.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ja.

De motie op stuk nr. 600, ook van de hand van de heer Van Raan, verzoekt de regering grenswaarden voor de luchtvaart op het gebied van klimaat, leefomgeving en veiligheid te ontwikkelen. Die krijgt dezelfde reactie als mijn reactie van zojuist in de richting van de heer Paternotte. Ook daarbij verwijs ik naar de ontwerp-Luchtvaartnota, die u na de zomer zult ontvangen.

De **voorzitter**:

Het verzoek is dus om de motie aan te houden.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ja.

De **voorzitter**:

Anders wordt het oordeel: ontraden.

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

Ja, dat begrijp ik. Voor alle duidelijkheid: kan de minister zich ook een Luchtvaartnota voorstellen zonder duidelijke grenswaarden?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Niet al die aspecten kun je eenvoudig kwantificeren en in grenswaarden uitdrukken. We hebben net bijvoorbeeld een heel uitgebreid AO en een VAO over veiligheid gehad. Dat kun je niet in één grenswaarde vatten. Daar zitten een heleboel aspecten aan. Dat kun je dus niet allemaal een-op-een vertalen. Maar waar dat kan, gaan we met elkaar bekijken wat realistisch en wenselijk is.

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

Daar waar het kan en waar het realistisch en wenselijk is, zijn er dus grenswaarden mogelijk op het gebied van klimaat, leefomgeving en veiligheid. Zo lees ik het dan.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

We gaan dat debat met elkaar voeren in het kader van de Luchtvaartnota. Daar komen al die vragen bij elkaar.

De **voorzitter**:

Meneer Van Raan, wilt u de motie aanhouden?

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

Nou, het vervelende ... Wat de minister hier doet, is eigenlijk best bijzonder. Ze ontraadt de motie. Dan is de kans dus groot dat de motie wordt weggestemd, met als gevolg dat de minister zich wellicht niet meer gebonden voelt om in de Luchtvaartnota duidelijke grenswaarden op te nemen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik verzoek u om de motie aan te houden.

De **voorzitter**:

Ja, de minister heeft dat verzoek aan u gedaan. U kunt daar nog over nadenken. De minister vervolgt haar betoog. We zijn nu bij de motie op stuk nr. 601.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De motie op stuk nr. 601, ook van de hand van de heer Van Raan, verzoekt de regering in afwachting van het NLR-onderzoek op z'n minst de ondergrens van de bandbreedte een plaats te geven in de luchtvaartstatistieken. Ook die motie wil ik ontraden. Er is nog heel veel onzekerheid, ook rondom de kennis hierover. Er loopt een onderzoek, ook in Europees verband. Daar moeten we dus echt op wachten.

De motie op stuk nr. 602, ook van de hand van de heer Van Raan, verzoekt de regering een CO₂-budget vast te stellen voor de luchtvaartsector dat past binnen de doelstelling van de 1,5°C; zo zeg ik het maar even. De mogelijkheden daarvoor worden inderdaad bestudeerd. Dat heb ik ook al eerder met u gewisseld. Dus hierbij doe ik ook het verzoek om de motie aan te houden en af te wachten tot u de ontwerp-Luchtvaartnota krijgt.

De **voorzitter**:

De heer Van Raan wil deze motie aanhouden, zie ik.

Op verzoek van de heer Van Raan stel ik voor zijn motie (31936, nr. 602) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Prima. Dan kom ik op de motie op stuk nr. 603. Die is van de hand van de heer Amhaouch. Hij verzoekt de regering bij de verdere uitwerking van het ontwerpakoord Duurzame Luchtvaart concrete afspraken te maken over een ambitieuze uitrol van elektrisch taxiën op in ieder geval de luchthavens van nationale betekenis en de Kamer hierover te informeren in de ontwerp-Luchtvaartnota. Ik zeg graag toe dat ik dat een plek zal geven in de Luchtvaartnota. Ik kan de motie oordeel Kamer geven.

De **voorzitter**:

Oordeel Kamer. Ik weet dat u wat wilt gaan vragen, meneer Laçin, maar dat gaan we niet doen. Dit is een oordeel over

de motie van de heer Amhaouch. Ik begrijp waarom u iets wilt zeggen, maar ik sta het niet toe. Ik wil dat de minister haar betoog vervolgt. We lopen erg uit en we hebben vanavond nog een lang debat.

De heer **Laçin** (SP):

Maar dit gaat wel echt over het proces, voorzitter. Bij alle andere moties zegt de minister dat het te vroeg is en dat we nog in de aanloop zitten. Pas als we de Luchtvaartnota hebben, kunnen we erover praten. Maar deze motie, die ook vooruitloopt op de Luchtvaartnota, krijgt oordeel Kamer. Dat vind ik heel gek.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Maar dat kan ik heel goed uitleggen. Bij de andere onderwerpen heb ik eerder al toegezegd dat het een plek krijgt en dat we ernaar gaan kijken in de Luchtvaartnota. Dat gaan we doen. Ik kan alleen geen exacte grenswaarden of iets dergelijks vaststellen. Dit is een nieuw onderwerp, waarvan de heer Amhaouch vraagt of het een plek kan krijgen in de Luchtvaartnota. Ik weet nog niet hoe dat gaat, net als bij de andere onderwerpen. Ik geef de motie ook alleen oordeel Kamer omdat hij vraagt om een ambitieuze rol te spelen, niet meer en niet minder.

De motie op stuk nr. 604, van de hand van de heer Laçin, verzoekt de regering om met de sector te komen tot een nieuw sectorplan met een ambitieuze doelstelling voor CO₂-reductie gebaseerd op de huidige uitstoot of een moment in het verleden. Die motie wil ik ontraden, want over de doelen en de maatregelen spreek ik ook aan de duurzameluchtvaarttafel. Ook dat zult u in integrale vorm terugzien in de visie op de Luchtvaartnota. We hebben hier in het AO al uitgebreid over gesproken.

De motie op stuk nr. 605, van de hand van de heer Laçin, verzoekt de regering ...

De **voorzitter**:

Wat was nu uw oordeel over de motie op stuk nr. 604?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ontraden.

De **voorzitter**:

Ontraden, ja.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat geldt ook voor de motie op stuk nr. 605, want die verzoekt de regering om in de Luchtvaartnota alleen plannen op te nemen die voor minder CO₂-uitstoot zullen zorgen. Ik weet nu nog niet wat voor plannen er precies allemaal in de Luchtvaartnota komen. Ik kan dus niet toezeggen dat er geen enkel plan in zit dat niet misschien toch iets meer CO₂-uitstoot gaat opleveren.

De heer **Laçin** (SP):

De raad is gewoon helder. Ze hebben in de technische briefing, die op dezelfde dag als de tweede termijn van het AO Duurzame luchtvaart werd gehouden, gezegd dat de luchtvaart vanaf nu alleen maar aan absolute reductie moet doen. Legt de minister hiermee het advies van de Rli naast zich neer?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De minister legt het advies zeker niet naast zich neer. We zijn het zorgvuldig aan het bestuderen. Ik kom nog met een reactie naar u toe.

De motie op stuk nr. 606 van de hand van de heer Dijkstra verzoekt de regering de Kamer voor het zomerreces een duidelijk overzicht te verschaffen van de eerder genoemde kostenposten voor de afgelopen en komende vijf jaar. Als de heer Dijkstra vasthoudt aan "voor het zomerreces", moet ik de motie ontraden, want dat gaan we echt niet redden. Als hij ervan zou maken "voor het einde van het jaar", kan ik de motie oordeel Kamer geven. Anders is het echt te snel.

De **voorzitter**:

Meneer Amhaouch, dit is aan de heer Dijkstra, want het is zijn motie.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De heer Amhaouch heeft hier ook iets over gezegd, dus ik begrijp het wel.

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

Precies. Wat is "voor het einde van het jaar"? Zullen we er "voor de begroting" van maken, dus ergens in november?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik weet nog niet wanneer precies de begroting is, maar als die ergens eind november is, dan ...

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

Ik wil de motie aanpassen. Hoe moet dat? Kunt u dat doen?

De **voorzitter**:

U wilt de motie gewijzigd indienen. Dat moet u echt per e-mail doen.

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

Oké, prima. Dan maak ik ervan "voor de begroting", zodat we dit in ieder geval bij de begroting kunnen betrekken.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat wordt ambitieus, denk ik, maar we gaan het proberen.

De voorzitter:

Meneer Amhaouch, ik moet ook streng zijn naar u. Dit is een motie van de heer Dijkstra en daar heeft de minister een reactie op gegeven. En de motie wordt gewijzigd.

De heer Amhaouch (CDA):

Dat klopt, voorzitter, maar ik had de stapeling van kosten wel duidelijk in mijn inbreng naar voren gebracht als zorgpunt. De minister zegt dat dit eind van het jaar komt, maar in de tussentijd hebben we heel veel discussies over invoeringen van nieuwe heffingen, belastingen en allerlei zaken. Hoe gaan we daar dan in de tussentijd mee om?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik denk dat we u wel kunnen toezeggen dat we tijdig voor de debatten waarin daar keuzes over gemaakt moeten worden, in ieder geval alle aspecten van stapeling, waarover u het hebt, inzichtelijk moeten hebben. We hebben van de week het nieuwe voorstel gezien. Daarbij wordt ook nog weleens vergeten dat een luchthaven bijvoorbeeld de hele eigen infrastructuur bekostigt. Ik denk dat dat aspecten zijn die u graag meegenomen zou willen zien.

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 607 van de hand van mevrouw Kröger. Die verzoekt de regering om een emissieplafond vast te leggen. Hierop geef ik dezelfde reactie. Ik zou u willen verzoeken om deze motie aan te houden, omdat ik heb aangegeven dat ik momenteel de plan-MER voor de Luchtvaartnota voorbereid. De optie van een CO₂-plafond is, zoals ik al eerder gezegd heb, een van de mogelijkheden die we afwegen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik wou het debat net verder voeren aan de hand van de motie van de heer Paternotte. Ik vind het moeizaam dat we met de minister een debat hebben over duurzame luchtvaart dat ook uitgebreid gaat over de contouren van de Luchtvaartnota, maar dat ik eigenlijk niet helemaal snap welke rol de minister de Kamer toedicht. Het idee is toch dat wij een debat hebben en dat we vervolgens aan de minister aangeven dat ze bij de Luchtvaartnota hier-, hier- en hierop moet letten? Dat is het doel van die moties. Eigenlijk zegt de minister bij alle moties die dat zouden kunnen doen: die moet u aanhouden totdat de Luchtvaartnota er is.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nou ja, ik heb natuurlijk al eerder aan mevrouw Kröger toegezegd dat we de optie van een CO₂-plafond serieus meenemen. Maar dat vraagt echt wel wat nader onderzoek. Het vraagt bredere afwegingen. Die maken we nu, in aanloop naar de ontwerp-Luchtvaartnota. Als die er ligt, gaan we daar natuurlijk met elkaar over in gesprek. Ik vraag u om de motie aan te houden, zodat u dan kunt beoordelen of ik serieus gekeken heb naar deze optie en of ik de goede keuze maak. Dit is nu echt nog te vroeg.

De voorzitter:

De minister vervolgt haar betoog.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan ben ik bij de motie op stuk nr. 608, ook van de hand van mevrouw Kröger. Die motie heeft betrekking op spoor. Ze verzoekt de regering om in kaart te brengen wat er nodig is aan de kant van de overheid, van de luchtvaart en van de spoorsector om binnen twee jaar een aanzienlijk deel van de reizen te laten vervangen door de trein. En dan komt er nog een hele tekst. Ik zou eigenlijk aan mevrouw Kröger willen vragen om ook deze motie aan te houden, omdat de staatssecretaris aan het eind van dit jaar met haar plan komt en met de brede analyse van wat er precies mogelijk is in het kader van de substitutie.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Volgens mij kwam uit het debat dat de minister met het plan kwam. In het debat is gezegd dat de minister zou komen met een substitutieagenda, samen met de staatssecretaris. Waar het mij eigenlijk vooral om gaat — misschien kan de minister aangeven dat ze dat sowieso al van plan is — is dat er wel degelijk echt kwantitatieve doelen in dat plan voor het eind van het jaar komen, dus: binnen zo veel jaar zo veel procent van de vluchten. Het moet dus geen vrijblijvende exercitie worden, want daar zou dit gewoon zomaar toe kunnen leiden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat zal zeker geen vrijblijvende exercitie worden. Ik begrijp dat er wat verwarring over kan zijn, want de staatssecretaris en ik zijn ook volledig inwisselbaar bij ons op het ministerie, maar dit plan van aanpak komt echt van de staatssecretaris, aan het eind van dit jaar. Ik zal het nog een keer met haar bespreken, maar zij is de eerstverantwoordelijke en de kartrekker op dit plan van aanpak. Dus het verzoek is om de motie aan te houden of anders nog een keer bij haar in te dienen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dan hou ik deze vooralsnog aan.

De voorzitter:

Op verzoek van mevrouw Kröger stel ik voor haar motie (31936, nr. 608) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kom ik bij de motie-Kröger c.s. op stuk nr. 609, ondersteund door de heer Paternotte. Het verzoek aan de regering is om zwavelarme kerosine de norm te maken op Nederlandse luchthavens en hiertoe in gesprek te treden met de luchtvaartsector. Ik heb tijdens het AO ook al gezegd dat ik dit graag wil agenderen voor de duurzameluchtvaarttafel, maar dan moeten we eerst kijken wat er wel en niet kan. U geeft ook al aan: zwavelarm en niet zwavelloos, dus ik wil daar eigenlijk niet op vooruitlopen. Ik heb u toegezegd het met hen te bespreken. Ik zou ook hier willen vragen — het wordt een beetje eentonig — om de motie aan te houden, omdat ik hierover voor het eind van het jaar wat meer duidelijkheid heb. In een paar maanden tijd kunnen we dat wel serieus bespreken aan de duurzameluchtvaarttafel. Ik zeg

erbij dat ik het als potentieel kansrijk inschat, maar goed, ik moet het wel eerst met de sector bespreken.

De voorzitter:

Wilt u die motie aanhouden? Nee. De minister vervolgt haar betoog.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Als de motie niet wordt aangehouden, is het ontraden.

Met de motie op stuk nr. 610 is mevrouw Kröger weer bij de verkeerde bewindspersoon, want die gaat weer over kerosineaccijnzen. Dat is wederom staatssecretaris Snel.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

De minister had echt zin in het debat over duurzame luchtvaart. Maar goed. Over dit onderwerp heb ik Kamervragen gesteld aan de minister en de staatssecretaris gezamenlijk. Het heeft natuurlijk ook een beleidscomponent, en die zit bij deze minister, dus ik vraag de minister of zij er samen met de staatssecretaris schriftelijk een oordeel over wil geven.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

We hebben 20 en 21 juni een mooie conferentie hierover, samen met de staatssecretaris. Er wordt verzocht om echt met die kopgroep concrete afspraken te maken over die accijnzen. Dat doen nou eenmaal de bewindslieden die verantwoordelijk zijn voor de belastingen, dus ik kan dit echt niet voor hem beoordelen.

De voorzitter:

Daarmee blijft het oordeel ontraden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Maar de minister kan wel schriftelijk op deze motie terugkomen, samen met de staatssecretaris, omdat de inzet op dit moment volgens mij nog niet is dat erover gesproken wordt om gezamenlijk met een kopgroep die kerosineaccijns af te spreken. Dat is precies waarover ik een oordeel wil.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De staatssecretaris en ik hebben deze scheiding tot nog toe in alle debatten heel scherp getrokken en ik wil dat ook in dit geval graag doen en geen uitspraken doen op zijn terrein. Ik verzoek u echt om dit in de debatten met de staatssecretaris aan de orde te stellen.

De voorzitter:

Dank u, minister. Daarmee zijn wij aan het eind gekomen van deze voortzetting van het algemeen overleg.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Over de ingediende moties, ook bij het vorige VAO, over veilige luchtvaart, gaan we dinsdag stemmen.

Ik verzoek alle leden die nog in beraad hebben of zij hun motie al dan niet aanhouden, om dat beraad af te ronden en om dat tijdig te melden bij de Griffie, maar dat is aan hen.

Ik schors de vergadering. We gaan een dinerpauze houden en we beginnen weer om 19.30 uur.

De vergadering wordt van 18.43 uur tot 19.30 uur geschorst.