

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

### 1068

Vragen van het lid **Bisschop** (SGP) aan de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap over *het bericht «De Jonge Akademie wil maatregelen tegen vliegverslaving»* (ingezonden 12 november 2020).

Antwoord van Minister **Van Engelshoven** (Onderwijs, Cultuur en Wetenschap) (ontvangen 11 december 2020).

#### Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «De Jonge Akademie wil maatregelen tegen vliegverslaving»?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Ja.

#### Vraag 2

Onderkent u het probleem dat de cijfers over de omvang en de gevolgen van vliegbewegingen incompleet zijn? Welke inzet pleegt u om dit te verbeteren?

#### Antwoord 2

Uit navraag bij de VSNU blijkt dat de cijfers over de omvang van vliegbewegingen van wetenschappers inderdaad veelal incompleet zijn. Waar dit bij sommige universiteiten centraal gecoördineerd wordt door een universitair reisbureau, worden ook veel reizen door onderzoekers zelf geregeld. Daarnaast verschillen de meetmethoden van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van vliegen sterk. Om hier een beter beeld van te kunnen krijgen, dient er volgens de VSNU gelijke meetmethoden voor CO<sub>2</sub>-uitstoot van vliegen te worden gehanteerd door universitair personeel.

#### Vraag 3

Deelt u de stelling dat de Nederlandse wetenschap het klimaat minder zou moeten belasten? Bent u bereid met instellingen in gesprek te gaan over het formuleren van concrete doelen om het aantal reizen over lange afstand te beperken?

<sup>1</sup> Science Guide, «De Jonge Akademie wil maatregelen tegen vliegverslaving van wetenschappers», 11 november 2020, <https://www.scienceguide.nl/2020/11/de-jonge-akademie-wil-maatregelen-tegen-vliegverslaving/>.

### Antwoord 3

De luchtvaart staat wereldwijd voor de uitdaging om de toenemende uitstoot van broeikasgassen om te buigen in een afname om bij te dragen aan de klimaatdoelstelling van het Parijs-akkoord.<sup>2</sup> Met het oog hierop zijn klimaatdoelen afgesproken voor de internationale luchtvaart vanuit Nederland en neemt het kabinet maatregelen om de CO<sub>2</sub>-uitstoot door de luchtvaart te verminderen.<sup>3</sup>

In het kader van het Akkoord Duurzame Luchtvaart wordt door de betrokken partijen bij de Duurzame Luchtvaarttafel (overheid, sectorpartijen, kennisinstellingen, brancheorganisaties en maatschappelijke organisaties) ook gewerkt aan het opstellen van een actieprogramma Bewustwording en gedragsverandering. Het is van belang dat mensen, ongeacht of dit Nederlandse wetenschappers zijn of niet, het klimaat minder belasten. Daarvoor is het van belang dat er objectieve informatie is over de CO<sub>2</sub>-uitstoot van reizen met het vliegtuig. Ook moet duidelijk zijn welke maatregelen reizigers en werkgevers zelf kunnen nemen om hun klimaatvoetafdruk te verkleinen.<sup>4</sup> Gelet hierop zal ik het klimaatbeleid voor luchtvaart, en de daarin opgenomen doelen, en de DJA-overzichtsstudie «Hoogvliegers vliegen minder»<sup>5</sup> bij de VSNU onder de aandacht brengen.

### Vraag 4

Steunt u de analyse dat wezenlijke verandering niet allereerst gebaat is bij compensatie voor vliegen, maar bij de inzet op het vermijden en beperken van vliegbewegingen?

### Antwoord 4

Waar het gaat om het vlieggedrag van wetenschappers is het uiteraard van belang dat zij kijken naar alternatieven voor vliegen om de CO<sub>2</sub>-uitstoot te reduceren, met de kanttekening dat digitale alternatieven niet in alle situaties fysieke bezoeken kunnen vervangen.

Waar het gaat om het reduceren van CO<sub>2</sub>-uitstoot door de luchtvaart, verwijs ik naar de onlangs verschenen Luchtvaartnota «Verantwoord vliegen naar 2050»<sup>6</sup> van het kabinet. In deze nota worden 3 sporen benoemd: 1) duurzamer vliegen, 2) compenseren van uitstoot in andere sectoren en 3) alternatieven voor vliegen.

In de volgorde van deze drie sporen zit een preferentie. De instrumenten en toepassingen uit het eerste spoor zijn het meest effectief en kansrijk voor het halen van de klimaatdoelen voor de luchtvaart op de korte termijn (onderzoek naar en inzet van duurzame biobrandstoffen en synthetische kerosine) én middellange termijn (innovaties in vliegtuigontwerpen, materialen en aandrijvingen). Het compenseren van CO<sub>2</sub>-uitstoot via reducties uit internationale systemen als het EU ETS<sup>7</sup> en CORSIA<sup>8</sup>, onderdeel van het tweede spoor, leidt tot een directe CO<sub>2</sub>-reductie buiten de luchtvaartsector. Het compenseren van CO<sub>2</sub>-uitstoot in andere sectoren is belangrijk voor het halen van internationale doelen. De effecten van maatregelen onder het derde spoor (alternatieven voor vliegen) zijn sterk afhankelijk van andere factoren. Hierdoor zijn de effecten indirect en minder zeker. Deze maatregelen dragen bovendien niet bij aan de energietransitie van de luchtvaart, kunnen veelal mondiaal lastig zijn of niet worden opgeschaald en dragen niet bij aan het verdienvermogen van Nederlandse bedrijven in een duurzame economie. Al deze maatregelen dragen bij aan een wezenlijke verandering, maar het kabinet zet vooral in op het borgen van de klimaatdoelen en het stimuleren van de ontwikkeling en toepassing van duurzame brandstoffen en andere technologische innovaties.

<sup>2</sup> Op 12 december 2015 te Parijs tot stand gekomen Overeenkomst van Parijs (Trb. 32 (2015) nr. 1).

<sup>3</sup> Kamerstuk 21, 31 936, nr. 820.

<sup>4</sup> Bijlage bij Kamerstuk 31 936, nr. 585.

<sup>5</sup> <https://www.dejongeakademie.nl/shared/resources/documents/rapport-flying-high-but-flying-less-2020.pdf>

<sup>6</sup> Bijlage bij Kamerstuk 31 936, nr. 820.

<sup>7</sup> De CO<sub>2</sub>-uitstoot van alle binnenlandse en internationale vluchten tussen Europese luchthavens en vanaf januari 2021 vanuit Europese luchthavens naar Zwitserland toe is onderdeel het Europese emissiehandelssysteem (EU ETS).

<sup>8</sup> Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation.

Vraag 5

Wilt u met onderzoeksfinanciers in gesprek gaan over concrete maatregelen, zoals specifieke voorwaarden bij verstrekking van beurzen, die leiden tot een beperking van het aantal vliegbewegingen?

Antwoord 5

Ik ben bereid om met de VSNU en NWO in gesprek te gaan over maatregelen die zij kunnen treffen om het aantal internationale vluchten te doen afnemen.

Vraag 6

Hoe beoordeelt u de uitspraak dat misschien wel de belangrijkste voorwaarde voor een cultuurverandering is dat universiteiten en onderzoeksfinanciers ervoor zorgen dat veel vliegen een succesvolle wetenschappelijke carrière niet meer bevordert? Welke rol wilt u hierin spelen en welke lessen uit het afgelopen jaar, waaronder de mogelijkheden van digitalisering, benut u om tot verbeteringen te komen?

Antwoord 6

Zoals DJA in haar overzichtsstudie aangeeft, is door de coronacrisis het academische vliegverkeer zo goed als stil gelegd en wordt er geëxperimenteerd met digitale congressen. Met DJA ben ik van mening dat deze ervaring een goede kans is voor instellingen om het academische vliegedrag blijvend te veranderen.

De VSNU geeft hierover aan dat het vermijden en beperken van onnodige vliegbewegingen een goede ontwikkeling is. Het is voor de VSNU belangrijk om beter af te wegen of vliegbewegingen daadwerkelijk noodzakelijk zijn voor de ontwikkeling van de onderzoeker en het onderzoek. Hierbij is het belangrijk om te bekijken of er alternatieve reismethoden zijn of alternatieve (digitale) oplossingen. De VSNU benadrukt wel dat dat het fysiek bezoeken van congressen of onderzoeksgroepen in andere landen een doel kan hebben wat niet alleen met digitale alternatieven kan worden opgevangen. Het fysiek ontmoeten van (nieuwe) mensen binnen een onderzoeksnetwerk leidt vaak tot samenwerkingen die de kwaliteit van onderzoek ten goede komt. Daarnaast leiden bezoeken aan andere universiteiten om gebruik te maken van experimentele apparatuur tot uitwisseling van kennis wat tevens bijdraagt aan het verhogen van de kwaliteit van onderzoek.