

Vergaderjaar 2018–2019

31 936

Luchtvaartbeleid

32 813

Kabinetsaanpak Klimaatbeleid

Nr. 629

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 29 mei 2019

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 18 april 2019 vervolgoverleg gevoerd met mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

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

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

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,
Israel

Voorzitter: Remco Dijkstra
Griffier: Koerselman

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: Amhaouch, Remco Dijkstra, Kröger, Laçin, Paternotte en Van Raan,

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

Aanvang 15.32 uur.

De voorzitter:

Goedemiddag allemaal. Welkom bij de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat aan de collega-Kamerleden, de Minister met ondersteuning en iedereen die er interesse in heeft en meekijkt. We hebben hier de tweede termijn van het algemeen overleg over duurzame luchtvaart, dat wij eerder hebben gehouden op 4 april. Toen zijn er drie vragen geïnventariseerd, van de heer Paternotte, de heer Laçin en de heer Van Raan, waarop nog antwoord zou moeten komen. Die heb ik hier en dat ga ik sowieso checken. We hebben een uurtje de tijd, maximaal. We hebben een indicatieve spreektijd van anderhalve minuut. Ik heet de collega's welkom en ik geef als eerste het woord aan de heer Paternotte, namens D66.

De heer Paternotte (D66):

Voorzitter. De luchtvaart heeft alleen toekomst in Nederland als deze schoner en stiller kan. Ik denk dat het zojuist verschenen Rli-rapport daarvoor ook oplossingsrichtingen biedt. De oproep om de luchtvaartsector waar mogelijk als een normale bedrijfstak te beschouwen onderschrijf ik volledig. Het is ook tijd dat we gaan stoppen met de grote Oprah Winfrey Show, waarin emissierechten in te grote mate als cadeaus worden uitgedeeld aan de luchtvaartsector.

Er zijn een paar dingen die volgens ons moeten gebeuren. Om te beginnen sneller stoppen met het uitdelen van die gratis emissierechten. Ten tweede een duidelijk commitment aan het ETS-systeem. Ik hoor graag of de Minister het met ons eens dat CORSIA niet daarvoor in de plaats mag komen, in Europa, als het minder dwingend is dan het ETS-systeem. Ten derde: verkennen of we een verdere bijmengingsverplichting voor luchtvaartmaatschappijen voor synthetische kerosine kunnen gaan implementeren. Ten vierde: om binnen Europa met de belangrijkste Europese homecarrierlanden een bilateraal verdrag te sluiten, zodat we belasting kunnen gaan heffen op kerosine. Ten vijfde: om afspraken te maken met brandstofleveranciers en luchtvaartmaatschappijen dat we in Nederland alleen nog maar gaan vliegen met lagezwavelbrandstoffen, om overbodige fijnstofuitstoot te voorkomen.

Tot slot, om op korte termijn groene stappen te ondernemen moeten we het reizen per trein stimuleren. We zijn misschien niet de vroegvroompartij, maar dan is D66 maar de tsjoektsjoekpartij. De eerstvolgende halte is dat in Nederland standaard door reisorganisaties en luchtvaartmaatschappijen het alternatief van de trein wordt aangeboden als je een ticket zoekt, of het nou op Expedia, Booking.com, Google Flights of de website van de KLM is, zodat je weet dat je kan zorgen voor de minste klimaat-impact. Kan de Minister toezeggen dat zij in gesprek gaat met NS en de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen, zodat wij dat in Nederland gewoon voor elkaar hebben?

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Ik zag mevrouw Kröger als eerste.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Het is goed om te horen dat D66 het voorstel waarover de Minister al een toezegging heeft gedaan, over zwavelvrije kerosine, ook omarmt. Daar ben ik blij om en ik ben ook blij dat de Minister daarmee aan de slag gaat. Mijn vraag gaat over CO₂. Ik hoor de heer Paternotte allerlei stappen zetten, maar uiteindelijk moet het doel toch zijn dat we niet meer CO₂ gaat uitstoten dan nu het geval is met de luchtvaart? Is de heer Paternotte dit met mij eens?

De heer **Paternotte** (D66):

Je hebt meerdere doelen, volgens mij. Een van de redenen waarom wij hebben voorgesteld om bij de luchthavens Eindhoven en Rotterdam een groeistop in te voeren, is dat we bijvoorbeeld in een GGD-rapport zien dat steeds meer mensen gezondheidsklachten ervaren. Je hebt CO₂, je hebt gezondheidsimpact en je hebt de economische belangen van de luchtvaart, en dat moet je allemaal bij elkaar bekijken. De Rli heeft dat net ook gezegd. Het is ongelofelijk lastig, dus ik snap dat het ingewikkeld wordt qua uitvoering. Waar je op de middellange termijn naartoe moet, is dat je kunt zeggen hoeveel CO₂ we acceptabel vinden en als prikkel voor innovatie kunt zorgen dat je daar een grens aan stelt.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Een lang antwoord, om te zeggen: ja, wij omarmen ook een CO₂-plafond. De heer Paternotte heeft het over een middellange termijn, maar moeten we niet gewoon zeggen dat het huidige uitstootniveau het ijkpunt wordt en dat er vanaf nu alleen reductie plaatsvindt?

De heer **Paternotte** (D66):

Ik heb net de voorzitter van de Rli horen zeggen dat dit niet kan. Overigens denk ik bij een langer antwoord dan ja, dat we best samen kunnen kijken waar we op in willen zetten en dat we niet een heel vijandige houding naar elkaar hoeven aan te nemen. Ik heb net de Rli horen zeggen dat dit niet kan. Dat is ook een gegeven, maar ik denk dat dit wel is waar ik graag naartoe zou willen.

De heer **Laçin** (SP):

Volgens mij heeft de Rli gezegd dat het erop neerkomt dat we vanaf nu CO₂ alleen maar moeten reduceren. Maar goed. Ik was voornemens om geen interrupties te doen. De opmerking van de heer Paternotte over de groeistop van Rotterdam en Eindhoven, omdat uit GGD-onderzoek blijkt dat daar ziektes zijn, kan ik alleen maar onderstrepen. Maar ik vraag me oprecht af of de heer Paternotte op de hoogte is van het feit dat er ook rondom Schiphol omwonenden zijn, dat daar ook heel veel vluchten plaatsvinden en dat daar ook mensen ziek worden van de luchtvaart. Waarom maakt D66 dat onderscheid? Bij Rotterdam en Eindhoven geen groei, maar Schiphol en Lelystad uitbreiden, dat moet kunnen. Ik begrijp dat niet. Kan de heer Paternotte dat uitleggen?

De heer **Paternotte** (D66):

Volgens mij gaan we over die andere twee luchthavens nog praten en besluiten nemen. Bij Schiphol zijn er ook bewoners, inderdaad. Die bewoners hebben relatief de meeste last van de oudste toestellen die daar vliegen en dat zijn relatief het vaakst de vrachtluchten. Dat zijn de vluchten waarvan er volgens de Socialistische Partij geen eentje minder mag komen. Meneer Laçin, wat dat betreft zit u gewoon in de zak van het grootkapitaal.

De heer **Laçin** (SP):

Dat kan ik allesbehalve bevestigen, moet ik zeggen, maar het gaat nu niet over de vrachtluchten. Over een vijandige houding gesproken. We

hebben het over selectiviteitsbeleid. Daar kom ik in mijn eigen bijdrage nog op terug. Het antwoord blijft onduidelijk. We gaan nog over Rotterdam en Eindhoven spreken. Daar doet D66 al wel een uitspraak over. Waarom niet over Schiphol en Lelystad? Waarom wordt dat vooruitgeschoven? Durft de heer Paternotte hier niet te zeggen dat Schiphol en Lelystad ook niet moeten groeien?

De heer **Paternotte** (D66):

Ik begrijp het probleem niet. We hebben het hier in eerste termijn ook al over gehad. Over Schiphol en Lelystad komen er concrete voorstellen aan. Voor Eindhoven en Rotterdam geldt dat er nu ambities worden uitgesproken en dat het mij goed lijkt om een signaal te geven over die ambities; dat wij het eigenlijk überhaupt geen goed idee vinden om die discussie op korte termijn hier te gaan voeren. Laten we wel eerlijk zijn, als u spreekt over de omwonenden rondom Schiphol, die zouden er meer aan hebben als vrachtluchten vervangen worden door passagiersvluchten. Dan hebben ze minder overlast en minder fijnstof, omdat vrachtluchten nou eenmaal gemiddeld meer uitstoot veroorzaken. Dat is een feit en u wilt dat niet erkennen.

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

Het verhaal van de heer Paternotte is als volgt: we hebben net het rapport van de Rli ontvangen. Ik hoor hem voor een deel de adviezen bevestigen. Onderschrijft D66 de conclusie van het advies van de Rli dat de economische belangen van de luchtvaartsector niet langer meer leidend zijn voor het luchtvaartbeleid, maar dat dit meer wordt gevormd door de randvoorwaarden zoals de Rli die beschrijft?

De heer **Paternotte** (D66):

Laat ik van het antwoord op deze interruptie ook gebruikmaken om een VAO aan te vragen, want dat had ik in mijn termijn ook moeten doen. Ik denk dat ik ja kan zeggen, in de zin dat je daar gelijkwaardigheid in moet houden. Ik wil ook niet ontkennen dat de luchtvaart in Nederland een hele belangrijke economische functie vervult. Met name Schiphol zorgt ervoor dat heel veel bedrijven naar de regio Amsterdam komen en dat levert heel veel banen op, waar heel veel mensen voor hun dagelijks brood van afhankelijk zijn. Maar je hoeft het inderdaad niet te behandelen als een andere sector dan de andere transportsectoren. Dat vind ik een heel mooi signaal van de Rli.

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

Dat is niet precies wat de Rli schijft. De heer Paternotte doet nu net alsof de economische belangen gelijkwaardig zijn. De Rli zegt juist dat de randvoorwaarden leidend moeten zijn, en binnen die randvoorwaarden moeten we met z'n allen een manier vinden om de luchtvaart die belangrijke plek te geven die deze verdient, dus het economisch verdienmodel moet zich binnen die randvoorwaarden afspelen. Dat is wat de Rli zegt en dat is wat anders dan die randvoorwaarden op dezelfde hoogte stellen.

De heer **Paternotte** (D66):

Volgens mij hoeven we het daar niet helemaal over eens te zijn. Dat leidt ook niet noodzakelijkerwijs tot een halvering van Schiphol, zoals de Partij voor de Dieren bepleit. Wat dat betreft ligt er denkwerk voor ons beiden, denk ik.

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

Dan is het goed dat we het in ieder geval over de helft van onze redeneringen eens zijn, en over de uitwerking komen we nog te spreken.

De voorzitter:

Ik geef het woord aan de heer Van Raan, voor zijn bijdrage van anderhalve minuut. Vliegenvlug.

De heer Van Raan (PvdD):

Voorzitter, dank u wel. Vliegenvlug. Waar het luchtvaartbeleid van het verleden moest passen binnen de driehoek economie, veiligheid en leefomgeving, en de sector zelf de economie bepaalde, daar gaat de luchtvaartsector vanaf nu passen binnen de driehoek duurzaamheid, veiligheid en leefomgeving. Het is niet meer alleen de Partij voor de Dieren die dat zegt, maar de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur schrijft dit vandaag ook in zijn advies: stuur op duidelijke randvoorwaarden.

Deze nieuwe werkelijkheid geeft de luchtvaartsector een totaal ander koolstofbudget dan men gewend is en was. Op grond van het luchtvaartbeleid van het verleden denkt de luchtvaartsector zelf aan een ontwikkeling van 6 megaton in 1990, via 12 megaton nu, naar 11 megaton in 2030. Volgens de nieuwe werkelijkheid die vandaag ingetreden is, wordt het budget op grond van fair share naar rato teruggeschroefd naar 5 megaton na 2030, dus niet meer 6, 12, 11, maar 6, 12, 5. Volgens de Partij voor de Dieren hoort daar inderdaad een stevige krimp van de luchtvaartsector bij. En zeer waarschijnlijk wordt dat nog een forse stap minder als we de radiatieve forcing eindelijk gaan meenemen in de statistieken. Graag een reactie hierop van de Minister, die al was aangekondigd.

Onderschrijft de Minister ook de Rli-conclusie: eerst maatregelen ter verlaging van hinder en milieuoverlast en dan ruimte voor verdere ontwikkeling? Neemt ze die over in haar nota over luchtvaartbeleid en wat doet ze met de andere aanbevelingen in het algemeen?

Tot slot. Hoopgevend nieuws uit Maleisië. Daar werd een heuse krimpmaatregel omarmd: een vertrekbelasting. Kent de Minister dit voorbeeld en kan zij daarop reageren? Hoe verhoudt dit plan zich bijvoorbeeld tot de Nederlandse plannen voor een vliegtaks? Deelt de Minister ons enthousiasme hiervoor?

Graag een reactie. Dank u wel.

De heer Paternotte (D66):

Nog even terugkomend op de eerste termijn. De Partij voor de Dieren is de meest kritische partij waar het gaat om luchtvaart, omdat u Schiphol naar 300.000 vluchten wil terugbrengen. U heeft dat in eerste termijn gezegd, niet alleen over Schiphol maar over de hele luchtvaart in Nederland, dus twee derde eraf. U heeft daar ook erkend dat dit alleen maar kan met een aanpassing van het Verdrag van Chicago, zodat je eigenlijk een wereldwijde conferentie nodig hebt om dat voor elkaar te krijgen. Omdat u dat zo duidelijk heeft erkend, wil ik even vaststellen dat u zegt dat u de luchtvaart met twee derde wil reduceren, maar pas als we het grootste deel van de wereld daarin meekrijgen, omdat het anders te duur wordt.

De heer Van Raan (PvdD):

Dat heeft de heer Paternotte helemaal verkeerd begrepen, maar wellicht heb ik het verkeerd uitgelegd. Als we het eens zijn over het fair share naar rato-tonnage dat de luchtvaartsector in Nederland nog mag of kan uitstoten, dan moeten we misschien helemaal afstappen van een aantal vliegbewegingen te noemen, zeker als we ook nog het effect van radiatieve forcing moeten meenemen. Er is een CO₂-budget beschikbaar; misschien horen daar 300.000 vluchten bij, misschien horen daar 200.000 vluchten bij, misschien wel 450.000, wie zal het zeggen? Als we het eens zijn over het CO₂-budget, kunnen we elkaar vinden op de manier waarop we dat gaan invullen en welke aantallen daarbij horen. Misschien is er nog van

alles en nog wat meer bij nodig, maar dat is stap twee. Als we het eerst eens zijn over die noodzakelijke krimp, lijkt me dat een heel mooi begin.

De heer **Paternotte** (D66):

Vergeef me dat ik totaal in de war raak, maar u heeft anderhalf jaar lang gezegd dat Schiphol terug moet naar 300.000. Twee weken geleden zei u dat niet Schiphol maar de luchtvaart in Nederland terug moet naar 300.000 vliegbewegingen. Nu zijn we twee weken verder en nu zegt u dat u niet weet welk aantal vliegbewegingen we moeten hebben; het moet in ieder geval minder zijn, maar laten we kijken naar de CO₂-tonnage. Mijn vraag de hele tijd was hoe u die krimp überhaupt gaat realiseren. Inmiddels heeft u al drie verschillende standpunten over krimp ingenomen. Dat maakt het zo moeilijk voor mij om te vragen hoe u dat überhaupt voor elkaar wil gaan krijgen.

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

Laten we eerst vaststellen dat we het eens kunnen worden over een CO₂-budget en dat we dan gaan praten over invulling. Als we het daarover eens kunnen zijn, is dat goed nieuws. Om terug te gaan in de krimp moeten er goede alternatieven zijn. Ik vind het ook een beetje vreemd van D66 dat zij de plicht dat je het milieu wil beschermen of klimaatdoelen wil halen, in één keer bij de Partij voor de Dieren neerlegt, om precies te weten hoe dat gaat. Het is evident dat we het aantal slots en het aantal vluchten zullen moeten verminderen. Het is duidelijk dat de innovatie in de luchtvaart te langzaam gaat om de CO₂-doelen te halen. Het is ook evident dat er niet genoeg biobrandstof is voor de scheepvaart, de luchtvaart en om andere doelen te bereiken. Dus we zullen met z'n allen in gesprek moeten gaan over hoe die krimp te bereiken.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik geef het woord aan de heer Laçin. Ik zeg erbij dat we vier mensen hebben gehad met een interruptie, in tweeën. Ik denk dat we het gezien de tijd daarbij moeten laten, als dat kan, zodat de Minister normaal kan antwoorden en een tweede termijn, met misschien nog wat vragen. O nee, dit is de tweede termijn. De heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Zoveel rumoer en ik ben nog niet eens begonnen, voorzitter. Ik heb tijdens de eerste termijn van dit AO al duidelijk gemaakt dat de plannen van de sector in Slim en duurzaam niet eens in de buurt komen van wat andere sectoren doen aan CO₂-reductie en van wat nodig is. Fictieve groei doorrekenen tot 2030, vanuit die groei 35% reductie als doel stellen, om uit te komen op de CO₂-uitstoot van nu, dat is allesbehalve ambitieus. We hebben net het rapport van de Rli, Luchtvaartbeleid: een nieuwe aanvliegroute, ontvangen en een uitleg gehad, en de Minister vanochtend ook, begrepen we. Dat stelt klip-en-klaar dat mens, milieu en klimaat een evenwichtige rol moeten spelen in het toekomstige luchtvaartbeleid. We kunnen niet door op de oude weg, dat is duidelijk. Minder uitstoot en hinderbeperking zijn keiharde randvoorwaarden. Daar past groei wat ons betreft dus niet bij. De luchtvaart moet behandeld worden als een normale sector en geen uitzonderingspositie hebben.

In dat kader heb ik een aantal vragen. Welke mogelijkheden heeft de Minister om selectiviteitsbeleid uit te voeren? Wat doet zij om deze mogelijkheden uit te breiden? Het blijft een discussie waarbij we niet echt vooruitkomen. Ik zou graag een uitleg van de Minister willen. Is de Minister bereid de sector te dwingen met een plan te komen om de CO₂-uitstoot in 2030 met 35% te verminderen in vergelijking met nu, zoals vele andere sectoren gaan doen?

De Rli stelt dat er vanaf nu een absolute CO₂-reductie moet plaatsvinden. Hoe neemt de Minister dit mee in de Luchtvaartnota 2020–2050? Is zij het

met de SP eens dat groei van Schiphol en uitbreiding van Lelystad Airport en van andere regionale luchthavens onmogelijk samen kunnen gaan met deze stelling?

Dank.

De voorzitter:

Dank u wel. Mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voorzitter. Iedereen refereerde er al aan dat wij vlak voor dit overleg het advies van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur binnenkregen, een kraakhelder advies. Stel harde randvoorwaarden van klimaat, leefomgeving en veiligheid waarbinnen de luchtvaart kan ontwikkelen. Graag een reactie.

Het eerdere advies van de Rli, De mainports voorbij, verdween snel in een diepe la op het ministerie, maar dat laten we deze keer niet gebeuren. Dit advies reflecteert precies hoe het maatschappelijk debat over luchtvaart is gekanteld. Luchtvaart moet, net als alle andere onderdelen van de economie, zijn steentje bijdragen aan het oplossen van de klimaatcrisis. Daarom vraag ik de Minister om serieus werk te maken van een CO₂-plafond en een reductieplan naar nul emissie; 95% reductie in 2050. Is de Minister bereid een CO₂-plafond voor Nederland te onderzoeken binnen de Luchtvaartnota? Hoeveel CO₂-uitstoot besparen we door Lelystad Airport niet te openen? Graag een berekening.

In de eerste termijn stelde de Minister dat in 2050 alle verkoop van fossiele kerosine op Nederlandse luchthavens gestopt moet zijn. Wordt dit doel met tussenstappen vastgelegd in de Luchtvaartnota? Dat zou ik heel graag zien.

Met betrekking tot die kerosine-accijns. In bilaterale verdragen kunnen er nu al afspraken vastgelegd worden. Kan deze aanpak met een groep Europese koplopers verkend worden en worden geagendeerd voor de conferentie die in juni wordt gehouden?

Ten slotte. Een Franse journalist vroeg me: is Amsterdam-Brussel de eerste vlucht ter wereld die afgeschaft gaat worden vanwege het klimaat? Laat dat zo zijn. Laat Nederland als allereerste land ter wereld die stap zetten. En laten we die volstrekt onnodige vlucht zo snel mogelijk stoppen. Laten we markeren dat de rol van de luchtvaart definitief is veranderd. Schiphol en KLM, dit is een inkopper! Minister, het klimaat rekt op u!

De voorzitter:

Meneer Paternotte, u wilt een vraag stellen, maar ik twijfel eventjes, want ik ben niet zo gewend om alleen een tweede termijn te doen, in een uur. Is het goed dat de heer Paternotte een vraag stelt? Dan krijgt iedereen nog de gelegenheid om een vraag te stellen.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Als ik maar de gelegenheid krijg om mijn tweede instantie in te brengen, dan vind ik alles goed.

De voorzitter:

Zegt u het maar.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Mag ik het zeggen? Van mij mag meneer Paternotte uiteraard een vraag stellen.

De voorzitter:

Zullen we een korte vraag doen, met een kort antwoord?

De heer **Paternotte** (D66):

Ik ben het er hartstikke mee eens dat het heel pijnlijk is dat die vlucht van Amsterdam naar Brussel bestaat en dat het heel goed zou zijn als die volledig door de trein zou worden vervangen. Maar als u zegt «stoppen», dan suggereert u daarmee dat de Minister op een knop kan drukken en kan zeggen dat er geen vluchten meer naar Brussel gaan. Klopt het dat u denkt dat dat kan of heeft u een ander idee?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank voor deze vraag. De motie die door de Kamer is aangenomen, vraagt de Minister om met KLM, Schiphol en de NS om de tafel te gaan zitten voor een concreet plan. Ik krijg uit de sector terug dat 2021 haalbaar is. Ik vraag het de Minister en ze zegt dat ze het niet al te dramatisch vindt, rustig aan. Ik wil gewoon een concreet doel wanneer die vlucht niet meer gaat. Ik begrijp dat het geen verbod is, maar het kan wel een harde afspraak zijn.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan kom ik bij de heer Amhaouch, die spreekt namens het CDA.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Voorzitter, dank u wel. Dit is de tweede termijn. De vorige keer was mijn insteek dat ik even keek naar wat wij in het regeerakkoord hebben afgesproken over verduurzaming van de luchtvaart. Daarover hebben wij vier punten opgeschreven. Eén is de herindeling van het luchtruim. Daar hebben wij een start mee gemaakt en daar praten we volgende week over. Het CDA zal er alles aan doen om de Minister scherp te houden zodat wij onze planning halen; 2023. Op biokerosine kom ik dadelijk terug. De heffing op vuile en lawaaiige vliegtuigen is al ingevoerd per 1 april 2019. En dan de inzet van de Europese vliegtaks. Ik heb begrepen dat er in juni een conferentie is.

Over die biokerosine heb ik de volgende vraag aan de Minister. Er is een motie-Amhaouch/Paternotte aangenomen, waarin staat dat er begin 2019 een plan zou komen. We zitten nu in april, maar ik heb nog geen plan gezien, maar wel een stukje in de klimaatbrief. Wanneer kunnen we dat plan tegemoet zien? Of beter, wanneer wordt de handtekening gezet onder een intentieovereenkomst met KLM, met de nieuwe fabrikant, zodat we echt kunnen beginnen?

Dan een ander puntje. Graag een toezegging van de Minister over wat ik de vorige keer heb gezegd. Breng de kosten in kaart van belastingen en heffingen die we vandaag de dag hebben, en maak een doorkijk naar de komende vijf jaar, want er komen allerlei nieuwe heffingen en belastingen op ons af, zodat we als Kamer weloverwogen keuzes kunnen maken.

Als laatste. De vorige keer gaf de Minister aan dat wij ongeveer 200.000 liter kerosine per vliegtuig besparen, als wij overgaan op elektrisch taxiën. Als ik dat zo doorreken, waarbij ik heel voorzichtig moet zijn, want anders heb ik de NRC-factchecker in mijn nek, zouden dat bijna een miljoen vrachtwagens zijn op Schiphol. Wanneer gaan we dat concreet invoeren?

Voorzitter: Paternotte

De **voorzitter**:

Ik geef het woord aan de heer Dijkstra, van de VVD.

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

Dank u wel. Ik kreeg iets leuks onder ogen van een collega van me; een notitie van een medewerker aan Frits Bolkestein, in 1995, met mogelijke vragen die gesteld kunnen worden in debatten. Welke baanvariant kiest de VVD-fractie? Mag Schiphol verder groeien dan 40 miljoen passagiers? Houdt de VVD vast aan de grens van maximaal zoveel geluidsgehinderde

woningen? Indien Schiphol niet verder kan groeien, waar moet de satelliet van Schiphol dan gebouwd worden? Ik constateer dat al deze vragen, maar dan in andere vorm, nog steeds actueel zijn. In april hebben we ongeveer twintig uur waarin we met elkaar praten over de luchtvaart en in mei gaan we daarmee door. In mei leggen alle vogels een ei en hoop ik ook dat we tot besluiten kunnen komen.

In aansluiting op de heer Amhaouch heb ik in eerste termijn ook vragen gesteld over de heffingen en de sectorvergelijking die gemaakt wordt door de Rli. Ik denk dat het goed is om die modaliteiten op een rij te zetten; wie betaalt wat en wat krijg je ervoor terug?

Als ik kijk naar de luchtvaart, maak ik mij vooral zorgen over kostenstapeling. We hebben het VN-CORSIA-verhaal dat in 2021 ingaat. We hebben het EU ETS dat er nu al is en omhooggaat. Ik weet nog dat het EU ETS € 4 of € 6 per ton was, toen ik begon, en nu zit het zwaar boven € 20. Dat heeft ook een impact op de luchtvaart. We hebben de havengelden die omhoog zijn gegaan, de heffing op lawaaiige toestellen, de security die ook steeds duurder wordt, en ook nog eens een vliegbelasting eroverheen.

Ik vraag me af waar we mee bezig zijn bij het stapelen van al die heffingen, terwijl we tegelijkertijd zeggen dat de luchtvaart van vitaal belang is en dat we die gezond willen houden. Dan moet je uitkijken met stapeling van die heffingen. Kunnen we een overzicht krijgen hoe dat is geweest in de afgelopen tijd en wat er nog gaat komen, zodat we ook weten waar we aan toe zijn? Mensen vragen daarom.

Dank u wel.

De voorzitter:

Er zijn twee leden die u een vraag willen stellen. Ik geef daartoe kort de gelegenheid. Allereerst de heer Van Raan van de Partij voor de Dieren.

De heer Van Raan (PvdD):

Dank voor dit historische exposé, met de vragen van twintig jaar geleden. Is de heer Dijkstra het met ons eens dat met de presentatie van het rapport van de Rli toch enigszins een nieuwe werkelijkheid is ontstaan? Of zegt de VVD dat het hetzelfde is als twintig jaar geleden, dat de vragen hetzelfde zijn en dat het economisch belang nog steeds vooropstaat?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Twintig jaar geleden hadden we problemen en uitdagingen en die hebben we opgelost. Die hebben we vandaag de dag ook en er komen ook weer nieuwe bij. Die luchtvaart is continu in beweging. Die innovatie is ook nodig. Ook de verduurzaming van de luchtvaart is nodig, maar wel in mondiaal verband en stap voor stap, op een zodanige manier dat we die sterke luchtvaartsector hier houden, met al die banen en al die verbindingen met de rest van de wereld. Dat was het toen, dat moet het nu zijn en dat moet het ook in de toekomst blijven.

De voorzitter:

De heer Van Raan, een korte follow-up.

De heer Van Raan (PvdD):

En de VVD denkt serieus dat er nog voldoende tijd is?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik constateer dat we in Nederland best koploper kunnen zijn, als het gaat om biokerosine en heffingen op lawaaiige toestellen. Vergeet niet dat in de rest van de wereld die luchtvaart zich ook ontwikkelt. Wij willen geen ongebreidelde groei, maar groei die past bij het tempo van onze economie, en tegelijkertijd zien we dat we ook een voorbeeld kunnen zijn

voor andere landen. We moeten daar gewoon mee doorgaan, om die verbindingen met elkaar te houden.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Een interessant historisch overzicht van die vragen, vooral omdat het laat zien dat al die vragen of problemen nog steeds spelen. Mijn vraag aan het VVD-Kamerlid is hoe hij het beleid van de afgelopen VVD-Ministers beoordeelt, dat de zaken toch zo de spuigaten uit hebben kunnen lopen.

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

U ziet luchtvaart als een probleem, ik zie het als een oplossing, om verbindingen te hebben met de rest van de wereld, waardoor Nederland een aantrekkelijk land is, waardoor er meer dan 600 of 700 bedrijven uit India en de rest van Azië een vestiging hebben, in bijvoorbeeld Hoofddorp of Amstelveen. Dat is van belang. Daar zijn heel veel banen mee gemoeid. Ik zie dat economisch belang. We moeten niet alleen in problemen denken, maar ook in oplossingen en innovaties. Dat hebben we altijd gedaan en dat moeten we ook blijven doen.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger, nog een laatste woord? Nee?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Geen enkele behoefte om de heer Dijkstra nog een keer deze pr-riedel te laten afdraaien.

De **voorzitter**:

Dat is een leerzame interruptie geweest, geloof ik. Dan geef ik het woord terug aan de voorzitter.

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

Dank u wel. Dank voor de vragen. Het is altijd leuk om nog een keer je exposé te kunnen doen, maar dat hebben we gehad.

Voorzitter: Remco Dijkstra

De **voorzitter**:

Ik geef het woord aan de Minister, maar ik zie dat zij eventjes wil schorsen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**:

Wij hervatten het overleg over duurzame luchtvaart. Ik geef de Minister van Infrastructuur en Waterstaat het woord voor de beantwoording.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dank u wel, voorzitter. Ik zal beginnen met de drie vragen uit de eerste termijn die waren blijven liggen. De eerste vraag was van de heer Paternotte: of ik bereid ben om de sector te vragen kaartjes te introduceren voor doorlopende reizen, deels met het vliegtuig, deels met het spoor, in één ticket. De korte versie is: zeker, daar ben ik toe bereid. Dit is een van de zaken waar ik me ook al op richt in gesprekken met de spoor- en de luchtvaartsector, samen met de Staatssecretaris. We kijken hoe we het concept van BeNe voor AirRail, met geïntegreerde tickets, verder kunnen uitbreiden. Het gezamenlijke plan met de Staatssecretaris zal daar meer inzicht in geven.

Er was ook een vraag van de heer Laçin blijven liggen: kunt u dieper ingaan op de mogelijke gevolgen van een belasting op vrachtliegstuigen? Er is onderzoek verricht naar economische en duurzaamheidseffecten van verschillende varianten van een Europese of nationale belasting. De

Staatssecretaris van Financiën heeft u daarover geïnformeerd in de brief over fiscale vergroening. Momenteel vindt er aanvullend onderzoek plaats naar enkele varianten, met daarin een combinatie van een ticketbelasting en een belasting op vrachtvliegtuigen. Ik heb van de Staatssecretaris begrepen dat het wetsvoorstel dienaangaande nog voor de zomer naar uw Kamer zal komen, en dan zit daar uiteraard de onderbouwing bij.

De heer **Laçin** (SP):

Dank. Ik hoorde de Minister enerzijds zeggen dat er nog een onderzoek loopt en anderzijds dat er voor de zomer al een wetsvoorstel onze kant op komt.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ja, want het wordt meegenomen in het kader van de vliegtaks. Er is onderzoek gedaan wat de impact is van verschillende varianten. Dat is in een afrondende fase, heb ik van de Staatssecretaris begrepen, zodat er nog voor de zomer een wetsvoorstel onze kant op kan komen.

De heer Van Raan had nog gevraagd naar een update over het onderzoek naar radiative forcing. De effecten van non-CO₂-emissies zijn afhankelijk van diverse factoren, verschillen in tijd en plaats en kunnen ook tegengesteld werken. In internationaal verband wordt er onderzoek gedaan naar de invloed van het luchtverkeer op de atmosfeer, waaronder deze non-CO₂-effecten. De Europese Commissie is ook opgeroepen, tijdens de laatste verlenging van «stop the clock EU ETS», om daarover een rapport op te stellen. Dat rapport wordt in 2020 verwacht.

Daarnaast voert het NLR in opdracht van mijn ministerie een studie uit waarbij gekeken wordt naar de relatie tussen emissies zoals CO₂ en waterdamp en optimale vlieghoogte. Doel van die studie is om inzicht te verkrijgen in het optimaal uitvoeren van vliegoperaties, om zo ook de uitstoot te minimaliseren en de klimaatimpact te verkleinen. Door de complexiteit en met het oog op allerlei lopende onderzoeken is het nog niet mogelijk om die non-CO₂-effecten op een eenduidige manier mee te nemen in het klimaatbeleid, maar er wordt hard aan gewerkt om daar meer inzicht in te krijgen.

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

Dank voor de update. Die is conform wat wij ook weten, dus dat is mooi, want dan zeggen we eigenlijk hetzelfde. Er zit één ding aan vast en ik vraag of de Minister daarmee kan instemmen. Welke factor je neemt, daar is nog geen duidelijkheid over. De ene zegt dat je moet rekenen met een CO₂-equivalent van 1.7, de ander zegt dat het een factor 5 is. Het is in ieder geval niet minder dan een factor 1.7. Dat wijst elk onderzoek uit. Mijn vraag is of de Minister bereid is om in scenario's voor CO₂-plafonds of CO₂-reductiedoelstellingen die factor 1.7 op z'n minst mee te nemen, zodat we daarop voorbereid zijn, want dan kan het eigenlijk alleen maar meevallen. Is zij daartoe bereid?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Als de heer Van Raan zegt dat het alleen maar kan meevallen, dan weet ik niet of we daar hetzelfde beeld bij hebben. Ik ga me niet op een getal vastpinnen. Daar zou ik eerst even goed naar moeten kijken in het kader van die onderzoeken. Het wordt serieus onderzocht, zowel op Europees niveau als door het NLR. Dan wil ik eerst even kijken wat daar uitkomt, voordat ik nu al een bepaalde waarde als uitgangspunt neem.

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

Ik begrijp dat u dat niet hier en nu kan doen, maar ik beluister ook de bereidheid, als wellicht al voor 2020 bepaald is wat de bandbreedte is bij die ondergrens, dat er als het ware geen discussie is over die bandbreedte, om op grond van het voorzorgsbeginsel als scenario een

ondergrens mee te nemen waarvan ik zeg dat die 1.7 is – maar misschien is het 1.6, wie zal het zeggen. Klopt die aanname?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De heer Van Raan probeert zo veel mogelijk binnen te hengelen, dat begrijp ik heel goed vanuit zijn standpunt, maar ik wil echt niet vooruitlopen op die onderzoeken. Die wil ik echt eventjes afwachten. Hij zegt: als er een situatie ontstaat waarbij er geen enkele discussie meer over is. Dan zal ik er ook geen discussie meer over hebben, maar zo ver zijn we nog lang niet, dus ik wil echt eerst die onderzoeken afwachten.

De heer Paternotte vroeg nog hoe Caribisch Nederland zich verhoudt tot de nationale doelstellingen voor de luchtvaart. Voor het Ontwerpakkkoord Duurzame Luchtvaart en het nationale klimaatakkoord valt Caribisch Nederland niet onder de nationale doelstellingen. Mijn collega van EZK heeft dat antwoord in november 2018 al gegeven. Dat hebben we dus ook doorgetrokken naar het ontwerpakkkoord voor de binnenlandse luchtvaart. Daar wordt mee bedoeld: Europees Nederland. Ook in antwoord op Kamervragen van het lid Özütok wordt aangegeven dat het VN-klimaatverdrag, het Kyoto-protocol en de overeenkomst van Parijs, met alle verplichtingen die daaruit voortvloeien, alleen geldig zijn voor het Europese deel van het Koninkrijk, en dat hebben wij dus ook gevolgd.

De heer Paternotte (D66):

Maakt dat de belofte van klimaatneutrale binnenlandse luchtvaart in 2050 niet een tikje gratis, in de zin dat Nederland natuurlijk heel klein is, maar dat wij een aantal vluchten hebben die wel substantiële uitstoot veroorzaken, op een route binnen Nederland maar naar Caribisch Nederland? Ik snap dat er binnen de Europese Unie andere afspraken gelden, maar zou het niet heel chic zijn als wij zouden zeggen dat we dat meenemen in de doelstellingen? Daarmee zijn die inderdaad een tikje ambitieuzer maar stellen ze ook echt wat voor.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik heb de vorige keer ook al gezegd tegen de heer Paternotte dat we in Caribisch Nederland te maken hebben met drie andere landen in het Koninkrijk. Ik ben best bereid om dit onderwerp een keer bij hen aan te kaarten, maar zij hebben ook hun eigenstandige bevoegdheid hierin.

De heer Paternotte (D66):

Dat klopt, voor de andere landen, maar met Caribisch Nederland bedoelen we niet een ander land, maar onze eigen Nederlandse delen: Bonaire, Sint-Eustatius en Saba, bijzondere gemeenten van Nederland, waaronder ook een intercontinentale vlucht vanuit Bonaire. Mijn vraag gaat niet zozeer over de andere landen in het Koninkrijk. Dat zou mooi zijn, maar daar moet u inderdaad overleg voor plegen. Dit is iets wat u gewoon binnen uw eigen verantwoordelijkheid kan doen, namelijk zeggen dat wij de binnenlandse luchtvaart, dus ook die naar Bonaire, in 2050 klimaatneutraal willen hebben.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan hangt het er weer vanaf wat je definieert als binnenlandse luchtvaart. Strikt formeel hebt u daar gelijk in, maar laten we dat dan nog een keer herpakken. Ik wil graag met de experts aan de duurzame luchtvaarttafel nog een keer oppakken hoe zij daar tegenaan kijken. Ik zeg toe dat we dit onderwerp daar een keer zullen agenderen.

Dan blijf ik bij de heer Paternotte, want hij vroeg naar de brandstofleverantie en de zwavel in de brandstoffen. Ik zie mevrouw Kröger al knikken. Ik heb al toegezegd om aan de duurzame luchtvaarttafel te bespreken hoe we dit zo snel mogelijk voor elkaar kunnen krijgen.

Over het onderwerp interactie trein-vliegtuig heb ik al aangegeven dat we daar fanatiek mee bezig zijn.

De heer Paternotte heeft ook nog gevraagd wat ik eraan ga doen om te zorgen dat de luchtvaart de emissierechten niet cadeau krijgt binnen het EU ETS. EU ETS werkt met een emissieplafond, dus een maximaal emissieniveau. Voor al die emissies moeten CO₂-rechten worden gekocht. Het emissieplafond wordt vanaf 2021 met 2,1% per jaar verlaagd, dus de hoeveelheid te kopen rechten, boven het plafond, zal steeds verder toenemen, en de hoeveelheid kosteloos beschikbare rechten wordt steeds kleiner. Vanaf 2021 bestaan die systemen naast elkaar, tot 2023. Hoe dat na 2023 wordt voortgezet, is onderwerp van discussie binnen Europa, maar u kunt ervan uitgaan dat wij dan niet in één keer een hele andere koers zullen varen. Onze inzet zal erop gericht zijn om dan een bestendige lijn door te zetten.

Over de vliegbelasting gaf ik net aan dat we, als het goed is, voor de zomer nog een voorstel van de Staatssecretaris kunnen verwachten. Alle leden hebben gememoreerd dat vanochtend het Rli-rapport is aangeboden. Ik ga daar nu niet inhoudelijk op reageren, want het is mij vanochtend aangeboden en ik wil dat even zorgvuldig doen. Ik denk dat ze dat ook verdiend hebben. Ze hebben er een hoop tijd en moeite in zitten, dus ik ga de komende dagen in het zonnetje met dat rapport op schoot zitten en ik ga er even rustig doorheen. Dan kunt u ook een afgewogen reactie daarop krijgen. Ik heb ze zeer bedankt voor hun waardevolle bijdrage, voor zover ik het nu kan inschatten. Maar ik ga het serieus bekijken en ik ga er nu niet voor de vuist weg losse dingetjes uitpikken.

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

Kan de Minister daar wellicht een termijn aan verbinden? Wanneer komt zij met die reactie?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat nemen we mee in de Luchtvaartnota, waarover u ook op korte termijn geïnformeerd gaat worden.

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

Ik pleit ervoor om dat anders aan te pakken, want de Luchtvaartnota is ingestoken vanuit een situatie waarin dat rapport er nog niet was. Er is echt wel wat gezegd in dat rapport; dat er anders moet worden gekeken naar de luchtvaart, dat die zich binnen hele andere grenzen moet afspelen dan voorheen, wellicht ook bij de opzet van de Luchtvaartnota. Het lijkt mij voor de hand te liggen dat de Minister in ieder geval een reactie geeft op de twee hoofdpremissen van het rapport, namelijk: behandel het als een gewone sector en de luchtvaart moet zich afspelen binnen grenzen die anders zijn dan voordat het rapport er was. Dat zijn toch wel twee grote wijzigingen, die ook een zelfstandige reactie vereisen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

U pakt er twee punten uit die u belangrijk vindt om een reactie op te krijgen, maar iedere partij heeft hier zijn eigen aandachtspunten in, dus ik zou er toch graag aan vasthouden dat ik het eerst zorgvuldig ga bekijken. U krijgt al kort na de zomer de stukken voor de Luchtvaartnota. Daar nemen we het graag in mee.

De heer **Laçin** (SP):

Ik heb daar ook wel moeite mee. Het is een heel belangrijk rapport. We hebben het net kunnen bespreken met de Rli en onze vragen kunnen stellen. Ik begrijp heel goed dat de Minister er goed in gaat duiken en het vervolgens meeneemt in het beleid. Ik zou daarvoor graag een reactie op het rapport willen hebben en op de koppeling met de Luchtvaartnota, voordat we de Luchtvaartnota krijgen, met de verwerking erin. Ik zou

graag een reactie willen op het hele rapport. Dan ga ik er geen punten uitpikken, want dat is vrij makkelijk, zeg ik ook richting de heer Van Raan. Gewoon een gedegen antwoord op het rapport en hoe dat wordt meegenomen en meegewogen in de aanloop naar de Luchtvaartnota.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik zie aan de gezichtsuitdrukkingen van de Kamerleden dat u dat heel graag wilt, dus laat ik dan zeggen dat ik op hoofdlijnen een reactie ga geven, gericht op hoe het wordt meegenomen in de Luchtvaartnota. Ik zeg er wel bij, als winstwaarschuwing, dat ik dat niet voor elkaar ga krijgen voor het AO Luchtvaart volgende week. Dat was waarschijnlijk het volgende verzoek geweest. Dat gaan we niet redden, maar in ieder geval wel voor de zomer. Laten we het dan zo afspreken.

Hoe neemt u het doel van de absolute CO₂-reductie mee in de Luchtvaartnota? In de planMER worden klimaatscenario's onderzocht. Overigens heb ik in de recente brief ook al een aantal doelen genoemd voor CO₂-reductie voor 2050 en 2070.

De heer Laçin vraagt of ik de sector kan dwingen tot een nieuw plan. Ik spreek met alle partijen aan de duurzame luchtvaarttafel en daarbij kijken we ook telkens waar we de doelstellingen kunnen aanscherpen. U kent de doelen die ik daarbij heb, want die staan in de meest recente brief, waarover we het debat gehad hebben.

Mevrouw Kröger vroeg of ik een CO₂-plafond meeneem in de Luchtvaartnota. Daarvan heb ik al eerder gezegd dat we in de planMER scenario's meenemen. Een van de opties die we daar bekijken, is zo'n CO₂-plafond. Dat wordt dus uitgezocht als een van de opties.

Mevrouw Kröger vroeg ook nog waarom er nog steeds geen accijns is op kerosine. Het Verdrag van Chicago staat dat niet in de weg. Dat valt ook onder de competentie van Staatssecretaris Snel, die daarover eind maart nog Kamervragen heeft beantwoord. Aanpassing van bilaterale en EU-luchtvaartverdragen vereist ook medewerking van die derde landen. De kans daarop is klein, op korte termijn, heeft hij ook aangegeven. Maar tijdens de internationale conferentie, op 20 en 21 juni aanstaande, waaraan is gerefereerd door een aantal van u, zal ook over een kerosinebelasting worden gesproken. Ik heb vanochtend met de Staatssecretaris gesproken, onder andere hierover. Hij gaf aan dat het een goedgevuld, mooi programma gaat worden, waarvan dit ook een onderdeel zal zijn.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank. Dat was ook het antwoord op de Kamervragen, dat een Europese kerosine-accijns een optie is en dat dit inderdaad op de agenda staat voor de conferentie. Dat is natuurlijk een langdurig traject, want dan moet je instemming hebben van al die landen. Een andere optie zou zijn dat je bilaterale verdragen afsluit tussen Europese landen, en dat je met een kopgroep gaat werken, en dat je daar bij vluchten tussen Nederland-Duitsland, Nederland-België, Nederland-Zweden, et cetera, mee gaat werken, net als bij de CO₂-heffing. Ik zou graag zien dat die optie of dat scenario wordt meegenomen en uitgewerkt op die conferentie.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Collega Snel is heel uitdrukkelijk bezig met het formeren van een kopgroep voor het belasten van de luchtvaart. Nogmaals, die kerosinebelasting is daar ook een onderwerp van gesprek. U zult ook tijdens de conferentie wel merken welke landen er bij die kopgroep horen en welke niet. Het zal ook van hun inzet afhankelijk zijn. Ik denk dat het goed is om die discussie tijdens die conferentie te voeren en eens te kijken hoe andere landen erin zitten. Ook voor een bilateraal verdrag heb je op z'n minst een partner nodig. Het is wel belangrijk dat je een gelijk speelveld houdt en dat niet verstoort. Daar zullen we in gezamenlijkheid naar moeten kijken.

De voorzitter:

Ik wil eerst naar de afronding gaan van de openstaande vragen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik zal even snel de vragen verder doen. De Partij voor de Dieren heeft het over een vertrekbelasting in Maleisië. Ik moet eerlijk zeggen dat ik daar niet van op de hoogte ben. Laten we zeggen dat we daar eens even induiken, om te kijken wat dat precies inhoudt.

De heer Amhaouch heeft, zoals we van hem gewend zijn, een pleidooi gehouden voor het plan voor een fabriek voor biokerosine. We zijn al geruime tijd met verschillende partijen in gesprek over het realiseren van productiefaciliteiten in Nederland. Dat doen we in het kader van BioPort Holland en de duurzame luchtvaarttafel. Uiteindelijk gaat het dan wel om private investeringen, ook om zo'n fabriek te gaan bouwen. Wij willen ondersteunen waar we kunnen en we juichen die initiatieven ook toe, maar ik kan er op dit moment helaas nog geen definitief goed nieuws over geven, want dat loopt nog.

Door de heer Amhaouch en door de heer Dijkstra is gevraagd om een overzicht van alle relevante belastingen en heffingen in de luchtvaart. De heer Dijkstra vroeg hoe deze zich de afgelopen jaren hebben ontwikkeld en waar we naartoe gaan, ook in relatie tot andere modaliteiten. Op het eerste traject is vooral de Staatssecretaris aan zet. Bij het wetsvoorstel voor de vliegbelasting zult u natuurlijk een brede onderbouwing aantreffen. Bij het tweede deel doet het KiM er voor ons onderzoek naar. Dat zullen we meenemen in het kader van de Luchtvaartnota. Voorzitter, dan had ik de vragen beantwoord, dacht ik.

De heer Amhaouch (CDA):

Ik kom toch terug op de biokerosine. Er ligt een motie. Er zijn afspraken gemaakt wanneer er een plan zou komen. Een plan zegt iets over de stappen die we samen gaan nemen; al is het nog niet over de inhoud, dan is het over het proces. Ik begrijp natuurlijk dat er private investeerders bij zitten, maar in de klimaatbrief die we hebben gekregen, staat dat de Minister wil stimuleren en faciliteren. Wat betekent dat dan? We willen er wel zicht op hebben of we on track zijn, zoals ik de vorige keer in het AO zei. In 2022 willen wij biokerosine beschikbaar hebben op Schiphol. Dat wat betreft de biokerosine.

En dan de doorberekening van allerlei stapelingen. Dat zijn ook heffingen, dus het is niet allemaal fiscaal. Wij vragen uitdrukkelijk aan de Minister om een doorkijk voor de komende vijf jaar. Vandaag is het een momentopname. Er komen nieuwe mondiale heffingen en andere zaken op ons af. Die gaan toenemen in de tijd. Wij willen een helder beeld hebben, zodat wij de juiste keuzes kunnen maken en weten wat we doen. Welk effect heeft dat?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Er lopen private initiatieven voor biokerosine, maar zolang daar geen klap op is gegeven, kan ik er ook niet meer over zeggen. Als dat private initiatief echt van de grond komt, zullen wij er alles aan doen om dat te faciliteren. Veel meer kan ik er op dit moment niet over zeggen.

De heer Amhaouch heeft gelijk dat er niet alleen fiscale heffingen zijn maar ook andere, zoals de tarieven op Schiphol die onderscheid maken. U mag van ons verwachten dat we dat totaal inzichtelijk maken en niet alleen het stukje dat van Staatssecretaris Snel komt, zeker ook in relatie tot andere modaliteiten. Het KiM gaat ons helpen om dat totaalplaatje goed inzichtelijk te krijgen. Dat proberen we zo snel mogelijk te doen. Dat moet uiteraard ook meegenomen worden bij de Luchtvaartnota, dus ik hoop u voor de zomer al iets meer te kunnen melden op dit onderdeel, maar ik weet niet precies wanneer dat KiM-onderzoek klaar is. Voor de zomer moet lukken, zie ik hier.

De voorzitter:

Ik zie wat vingers. Mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik miste een antwoord op mijn vraag over een stop op de verkoop van fossiele kerosine. In eerste termijn gaf de Minister aan dat er in 2050 geen fossiele kerosine meer verkocht dient te worden in Nederland. Wordt dat verankerd in de Luchtvaartnota, met ook tussendoelen? Komt er een soort stappenplan?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat kan ik op dit moment nog niet beantwoorden, want het is een voortdurend proces, ook aan de duurzame luchtvaarttafel. We hebben deze afspraak gemaakt en hoe we daar precies komen, gaan we in de komende tijd gezamenlijk verder uitwerken.

De heer **Paternotte** (D66):

Ik heb nog twee vragen. Kan de Minister ons informeren over Caribisch Nederland als de klimaattafel daarover gesproken heeft? Kan zij bij het overzicht van die extra heffingen ook meenemen hoeveel Nederlandse luchtvaartmaatschappijen nu per ton CO₂ aan EU ETS-rechten betalen, dus hoeveel emissierechten per ton CO₂ door luchtvaartmaatschappijen betaald worden?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat laatste weet ik niet, want dat is ook concurrentiegevoelige informatie, als we dat helemaal een-op-een herleiden. Ik zal kijken wat we daarvan in beeld kunnen brengen.

Over het eerste punt, ik weet niet uit mijn hoofd wanneer er weer een bijeenkomst is van de duurzame luchtvaarttafel. Zodra die geweest is en we het daar ook over Caribisch Nederland hebben gehad, zal ik uiteraard uw Kamer op de hoogte brengen van wat eruit is gekomen.

De heer **Laçin** (SP):

Ik had nog een vraag gesteld over de mogelijkheden voor selectiviteitsbeleid en slotallocatie. Ik hoef daar nu niet direct een heel uitgebreid antwoord op. Ik merk dat het heel vaak terugkomt in debatten en dat we moeite hebben om te duiden wat wel en niet kan. Ik weet dat heel veel niet kan, maar wat kan wel? Kan de Minister dat schriftelijk in een van de brieven die wij krijgen, meesturen, zodat wij dat scherp in beeld krijgen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het selectiviteitsbeleid speelt ook een belangrijke rol in het Lelystad Airport-dossier, maar het is veel breder. De tariefdifferentiatie op Schiphol speelt ook een rol. We hebben ook afspraken gemaakt met uw Kamer over de lawaaiakken van hoofdstuk 3, om die uit te faseren. In het kader van de Luchtvaartnota zijn we op een rijtje aan het zetten wat er allemaal mogelijk is op het gebied van selectiviteit. Ik heb al eerder gemeld dat we bij de herziening van de slotverordening in Europa, bij Commissaris Bulc en haar mensen, aandringen op de mogelijkheid om selectiviteit toe te passen op netwerkqualiteit en duurzaamheid. Ik zie mevrouw Kröger al knikken. Aan alle kanten proberen we dat in kaart te brengen.

De voorzitter:

Ik wou overgaan naar de afronding. Ik heb een aantal toezeggingen.

- In het kader van de planMER zal de Kamer worden geïnformeerd over de mogelijkheid van een CO₂-plafond voor de luchtvaart, naar aanleiding van de motie-Kröger/Paternotte.

- In de Luchtvaartnota zal worden ingegaan op werkgelegenheidseffecten van de verduurzaming van de luchtvaart, naar aanleiding van de heer Van Dijk.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat klopt, maar het lijkt al even geleden, omdat de heer Van Dijk hier niet bij was.

De **voorzitter**:

Ja, precies.

- Eind van het jaar ontvangt de Kamer een plan van aanpak voor alternatieven voor de luchtvaart. Hierin zal ook worden ingegaan op de uitvoering van de motie-Kröger over uitfasering van vluchten naar Brussel.
- De Kamer wordt geïnformeerd over een stapeling van heffingen voor de luchtvaart. Hierbij zal ook een vergelijking worden gemaakt met de trein en worden ingegaan op de kosten per kilometer per mobiliteitstype, naar aanleiding van de vragen van Amhaouch en Dijkstra.
- De Kamer ontvangt voor de zomer een reactie op het Rli-advies op hoofdlijnen. Een uitgebreide reactie komt in het kader van de Luchtvaartnota.

Het lid Paternotte heeft een VAO aangevraagd. Dat lijkt me een mooie afronding.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik mis een toezegging over zwavelvrije kerosine, namelijk dat de Minister in gesprek gaat met de sector en dat wij erover worden geïnformeerd hoe het mogelijk is om die uit te faseren.

De **voorzitter**:

De griffier noteert deze.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

En dan mag de toezegging aan de heer Paternotte over Caribisch Nederland er ook nog bij, want daar zou ik ook over informeren.

De **voorzitter**:

Dan zijn we rond. Bedankt.

Sluiting 16.31 uur.