

Tweede Kamer, Verduurzaming luchtvaart

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Concept

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 16 juni 2022 overleg gevoerd met de heer Harbers, minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 juli 2021 inzake synthetische kerosine (31936, nr. 873);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 oktober 2021 inzake voortgang CO2-plafond internationale luchtvaart (31936, nr. 889);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 29 oktober 2021 inzake reactie op verzoek commissie over duurzame biobrandstoffen voor de luchtvaart (31936, nr. 891);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 16 december 2021 inzake stand van zaken productie duurzame brandstoffen luchtvaart (31936, nr. 901);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 februari 2022 inzake onderzoek over de effecten van het Fit for 55-pakket voor de luchtvaart (31936, nr. 906);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 februari 2022 inzake masterplan en roadmap elektrisch vliegen (31936, nr. 911);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 februari 2022 inzake second opinion factsheet Toekomst verduurzaming luchtvaart (31936, nr. 907);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 maart 2022 inzake onderzoek naar de rol van kerosinesamenstelling in niet-CO2-emissies (2022Z05157);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 maart 2022 inzake inzending herzien State Action Plan voor CO2-emissiereductie bij ICAO (31936, nr. 933);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 10 mei 2022 inzake toezegging gedaan tijdens het commissiedebat Luchtvaart van 24 februari 2022, over de ontwikkelingen van de verduurzaming van de luchtvaart (31936, nr. 935).

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Tjeerd de Groot

De waarnemend griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Rijkers

Voorzitter: Van Raan
Griffier: Koerselman

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: Bontenbal, Boucke, Goudzwaard, Koerhuis, Kröger en Van Raan,

en de heer Harbers, minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 14.35 uur.

De voorzitter:

Goedemiddag. Welkom bij de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. We praten vandaag over verduurzaming luchtvaart. Welkom aan de bewindspersoon en zijn staf, aan de Kamerleden en aan het publiek. De spreektijd is vier minuten per fractie en ik stel voor dat we in totaal vier interrupties doen. We hebben tot 17.30 uur. Ik zie instemmend geknik. Dan geef ik het woord aan de heer Boucke van D66 voor zijn inbreng in eerste termijn.

De heer Boucke (D66):

Dank je wel, voorzitter. Vliegen verbindt, maar vliegen vervuilt ook. We gaan het vandaag over het laatste hebben. Dat is belangrijk, want de tijd dringt en de opgave is enorm. In Nederland vliegen we gemiddeld meer dan elders. Daarom vind ik dat we een bijzondere verantwoordelijkheid hebben om een duurzame koploper te worden.

Voorzitter. Het coalitieakkoord legt daarvoor een stevige basis. Ten eerste introduceren we een CO₂-plafond per Nederlandse luchthaven. Ten tweede verdrievoudigen we de tickettaks. Ten derde zetten we stevig in op het bijmengen van duurzame luchtvaartbrandstoffen. Ten slotte versterken we de internationale treinverbindingen. Daarover enkele vragen aan de minister.

In het debat over de regionale luchthavens zei de minister de effectenstudie af te wachten. In het coalitieakkoord staat echter, en dat was ook de eerdere kabinetsinzet, dat we vasthouden aan een CO₂-plafond per luchthaven. Ik vraag de minister om dit te bevestigen. Een tweede vraag. Welke concrete acties zijn er inmiddels gerealiseerd in het kader van de actieagenda Air/Rail, waar ook KLM aan moet bijdragen als gevolg van de staatssteun? Wanneer worden de eerste KLM-vluchten op korte afstand als gevolg van substitutie nu eindelijk geschrapt? De minister schrijft dat hij zich inzet voor duurzame oplossingen, zoals synthetische kerosine, waterstof en elektrisch vliegen, maar ik mis een integrale visie. Wordt Nederland een duurzamekerosinerotonde? Produceren of importeren we die duurzame kerosine? Waar halen we de groene energie vandaan? Hoe concurreert dat met de vraag naar elektriciteit en groene waterstof in andere sectoren en modaliteiten? Dat zijn allemaal vragen die boven de markt zweven. Ik zou graag een toezegging van de minister hebben dat hij in antwoord op deze vragen met een visie komt in samenwerking met de minister voor Klimaat en Energie.

Voorzitter. Grote werkgevers verklaren in de coalitie Anders Reizen minder zakelijk te willen vliegen. Dat ondersteun ik van harte. Recent publiceerde het kabinet een regeling voor het verminderen van de CO₂-uitstoot voor woon-werkverkeer. Werkgevers krijgen

hierin een jaarlijks CO₂-doel om aan te voldoen. Als ze dat doel niet halen, dan treden normen in werking. Alleen, de luchtvaart ontbreekt. Daarom vraag ik de minister of hij kan toezeggen een dergelijke regeling, bijvoorbeeld een jaarlijks maximumaantal zakelijke vluchten per werkgever, in te stellen.

Voorzitter. Dan internationaal. De luchtvaart is een internationale sector. Naast nationale ambitie is Europese en internationale klimaatambitie cruciaal. Daarover een paar vragen. Een hogere nationale bijmengverplichting voor brandstoffen lijkt niet mogelijk te worden gemaakt onder Fit for 55. Hoe gaat de minister de voorgenomen Nederlandse doelen zonder deze hoge bijmenging halen?

Voorzitter. Een compliment aan de minister, want hij steekt zijn nek uit voor het betrekken van niet-CO₂-effecten bij Fit for 55. Dat moedig ik van harte aan. Kan de minister ingaan op de mogelijkheden dit in Europees verband te gaan monitoren, zodat later regelgeving snel kan worden ontwikkeld? Ik lees ook in de stukken dat CORSIA, het internationale systeem om emissies te reduceren, nog verder dreigt te worden afgezwakt. En CORSIA is al zwak. In de scheepvaart blijkt een Europese CO₂-heffing voor internationale scheepvaart wel mogelijk. Een vraag daarover aan de minister. Kan hij toezeggen toch in Europees verband te pleiten voor opname in CBAM of een andere grensheffing, mocht blijken dat CORSIA inderdaad wordt afgezwakt?

Voorzitter. Ik sluit af. Vliegen verbindt, maar vliegen vervuilt ook; ik zei het net al. In Nederland hebben we de kennis en de kunde in huis om invulling te geven aan onze verantwoordelijkheid om duurzame koploper te worden, maar dan moeten we wel vandaag al keuzes durven maken.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Boucke. Ik zie een interruptie van mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik hoorde de heer Boucke vragen: wanneer wordt de eerste korteafstandsvlucht geschrapt? Die is al geschrapt. Dat is namelijk die ene vlucht naar Brussel die dankzij onze motie uit 2019 geschrapt is. Dat is volgens mij de eerste vlucht ter wereld die om klimaatredenen gestopt is. Alleen, daar is het wel bij gebleven. Voor deze zomer wordt 30% van de vluchten op Schiphol geschrapt. Is dit dan niet juist het moment om de minister te vragen om regie te pakken en ervoor te zorgen dat wij controle, regie, grip hebben op welke vluchten wel en welke niet, zodat we bijvoorbeeld kunnen sturen op minder korteafstandsvluchten?

De heer **Boucke** (D66):

Ik was heel helder in mijn betoog. Ik vind dat we vaart moeten maken met het schrappen van meer korteafstandsvluchten, want we hebben gewoon goede treinverbindingen naar Brussel, Londen en Parijs. De minister heeft wel wat middelen, maar ik hoor graag wat hij daar zelf over te zeggen heeft. In ieder geval roep ik hem ertoe op om vaart te maken met het schrappen van die korteafstandsvluchten, in de eerste plaats voor het klimaat, maar ook omdat we zien dat er een enorme krapte is op Schiphol. Daar hebben we de

afgelopen weken nog over gedebatteerd, dus volgens mij is er alleen nog meer reden om die vluchten te schrappen.

De voorzitter:

Ik kijk nog even naar mevrouw Kröger. Vervolg vraag?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Cruciaal hierbij is slotcoördinatie: wie bepaalt hoe wij de schaarse ruimte op Schiphol inrichten? Wie bepaalt welke vluchten het meest relevant zijn? Kan je bijvoorbeeld sturen en zeggen: die 60 kortereafstandsvluchten per dag naar Londen hebben minder relevantie, dus in het verdelen van de schaarste krijgen die minder prioriteit? Daar hebben wij de minister al een aantal keren opdracht toe gegeven. Nu wordt er echt gesneden en worden er echt keuzes gemaakt voor deze zomer, maar een vakantievlucht wordt geschrapt en een vlucht met 90% overstappers mag gewoon doorgaan. Is dit niet het moment om aan de minister te vragen om veel meer grip te krijgen op die slotcoördinatie?

De voorzitter:

Een lange aanloop maar een hele concrete vraag.

De heer **Boucke** (D66):

Als ik de minister was en die ruimte wettelijk zou hebben, zou ik die ruimte maximaal pakken, dus ik ben heel benieuwd hoe hij daarop reageert. Maar ik denk dat we ook moeten kijken naar andere mogelijkheden die de minister heeft om die kortereafstandsvluchten eruit te halen, zoals weer om de tafel gaan zitten met KLM en eerder gemaakte afspraken heel duidelijk weer op tafel leggen. Volgens mij is er meer dan alleen slotcoördinatie mogelijk.

De voorzitter:

Ik kijk even naar de leden, ik heb zelf namelijk ook een vraag aan de heer Boucke namens de Partij voor de Dieren. We kunnen het zo doen dat ik het voorzitterschap steeds overdraag — dat zou dan aan de heer Koerhuis zijn — maar ik kan de vraag ook gewoon stellen. Ik kijk even naar de leden. Oké?

Nou, let op, mensen! We hebben het vorige keer gehad over het getal dat cruciaal blijkt te worden, dat eigenlijk al cruciaal is, namelijk: 4 miljard kilo kerosine die wordt getankt op Schiphol. Om dat om te zetten naar SAF's is 178 miljard kilowattuur aan energie nodig. Die berekening is vanochtend gevalideerd door drie luchtvaartwetenschappers. Dat zijn ruwweg 50 kerncentrales ter grootte van Borssele. Erkent de heer Boucke dat dat onwaarschijnlijk grote getallen zijn, waardoor het volstrekt niet realistisch is om aan te nemen dat dat gaat gebeuren, zeker niet op korte termijn? Hoe kijkt hij überhaupt aan tegen dat getal van 50 kerncentrales maatje Borssele?

De heer **Boucke** (D66):

Ik deel de zorg van de heer Van Raan. Dat is de reden waarom ik de minister ertoe oproep om met een visie te komen, want ik maak ook de rekensommetjes. Ik zou graag willen dat we minder gaan vliegen, dat we substitutie toepassen, dat we, waar geschikt, de trein of andere alternatieven zo snel mogelijk gaan inzetten. Maar ik zie ook dat we

nog zullen blijven vliegen. Ik vind dat dat wel zo snel mogelijk duurzaam moet gebeuren. Dan kom ik inderdaad bij het lastige punt dat de heer Van Raan terecht op tafel legt: waar gaan we al die groene stroom vandaan halen om elektrisch te vliegen, om mogelijk op waterstof te vliegen of om synthetische kerosine te maken? Dat is de reden waarom ik vind dat nu het moment is dat dit kabinet daarop gaat studeren, een plan maakt en aangeeft om hoeveel energie het gaat, waar die vandaan zou moeten komen en hoe we die gaan inzetten.

De voorzitter:

Dank voor dat antwoord. Die verduurzaming wordt inderdaad ingezet. Dat is het punt ook helemaal niet. Het punt is dat het 178 miljard kilowattuur kost om die 4 miljard kilo om te zetten naar duurzame brandstoffen, of dat nu waterstof is of iets anders. Dat is onvoorstelbaar veel. Tegen de tijd dat dat gebeurd is, maar er ondertussen wel wordt doorgevlogen, schiet je door alle klimaatdoelen, álle klimaatdoelen, heen. Is het niet veel verstandiger, zo vraag ik de heer Boucke, om radicaal te minderen met vliegen en om te kijken waar de verduurzaming op uitkomt? Tot nu toe heeft eigenlijk de hele luchtvaartsector alleen maar sprookjes verkocht. Die komen hun belofte niet na.

(Onrust op de publieke tribune.)

De voorzitter:

Ik schors de vergadering.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

Na deze uiting van bezorgde burgers stel ik voor dat wij de vergadering voortzetten. Ik weet niet of iemand behoefte heeft om daar hier en nu wat over te zeggen. Ik denk dat het goed is dat we doorgaan, maar ik kijk even rond. Ik zie dat de meeste leden dat met mij eens zijn.

O, mij blijkt dat we nog niet door kunnen gaan vanwege een probleem met de techniek.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

Ik heropen de vergadering. We hebben net een uiting gehad van bezorgde burgers, die inmiddels de publieke tribune hebben verlaten. Ik stel voor dat we doorgaan.

Toevallig was ik net met een vraag bezig aan de heer Boucke. Die betrof het volgende. Het omzetten van die 4 miljard kilo kerosine naar duurzame kerosine vergt 178 miljard kilowattuur en het is nog niet eens bij benadering duidelijk hoe dat gaat gebeuren. Ondertussen gaan de vervuiling en alle randeffecten van de luchtvaart eigenlijk onverminderd door en nemen die slechts een beetje af. Is het dan niet veel verstandiger, gegeven die feiten, om eerst een forse krimp af te spreken en dan te kijken wat de luchtvaart doet met zijn verduurzaming? Mocht dan blijken dat dat kan, dan kunnen we weer verder praten. Is dat niet een veel verstandiger volgorde gegeven de situatie waarin de planeet zich bevindt? We zijn namelijk hard op weg, 50% kans, om die 1,5

graad te doorbreken binnen vijf jaar.

De heer **Boucke** (D66):

Krimp is geen doel op zich. Wat ik wel zie — nogmaals: ik deel de zorg van de heer Van Raan — is dat we tegen de grenzen aanlopen van wat de natuur aankan, van wat het klimaat aankan, van wat omwonenden aankunnen. Het is de afgelopen dagen veel over stikstof gegaan. Dat is ook een soort zwaard van Damocles dat boven de luchtvaart hangt. Dat heb ik de vorige keer ook gezegd. Dus ik deel de zorg, maar voor mij is krimp geen doel op zich.

De **voorzitter**:

Mijn derde interruptie. Dat was de vraag ook niet. De vraag was of je de volgorde niet moet omdraaien. Moet je dus niet eerst ervoor zorgen dat die grenzen inderdaad niet meer overschreden worden, dus dat vermindering van de luchtvaart geen doel is maar een gevolg, om vervolgens als de sector inderdaad aantoonbaar verduurzaamd is, te kijken wat er mogelijk is? Het gaat mij dus niet om krimp als doel. Nee, het gaat om de volgorde. Daar gaat mijn vraag over.

De heer **Boucke** (D66):

We hebben in het coalitieakkoord heel veel afspraken gemaakt over het klimaat, over een forse CO₂-reductie richting 2030 en daarna. We hebben niet alleen maar die doelen met elkaar afgesproken in de coalitie. We hebben ook acties met elkaar afgesproken, we hebben ook het benodigde geld daarvoor vrijgemaakt. Er moet dus heel veel gebeuren, om emissies omlaag te krijgen. Ook wat de luchtvaart betreft hebben we afspraken gemaakt. Ik verwacht ook van de minister dat hij binnen afzienbare tijd komt met een plan. Hij heeft steeds gezegd: ik maak een integrale afweging. Daar wacht ik op.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Boucke. Ik zie dat er verder geen interrupties zijn. Dan is het de beurt aan de heer Koerhuis van de VVD.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Voorzitter. Nederland moet vooruit en blijven doorvliegen. We moeten naar één luchthavensysteem in Nederland. Dit om luchthavens op elkaar af te stemmen en naar een zo duurzaam mogelijke luchtvaart te gaan. We hebben afgesproken duurzaam en CO₂-neutraal te zijn in 2050. We moeten de luchtvaart duurzaam en CO₂-neutraal maken door voor korte vluchten in te zetten op elektrisch vliegen en voor middellange en lange vluchten in te zetten op bio- en synthetische brandstoffen. Voorop blijft staan dat we hebben afgesproken het haalbaar en betaalbaar te blijven doen en niet te verplichten maar te stimuleren.

We lopen als land in de luchtvaart voorop. Die positie moeten we behouden en kunnen we gebruiken in de transitie naar een duurzame en CO₂-neutrale luchtvaart in 2050. Om die positie te behouden, moeten we oneerlijke concurrentie voorkomen. Oneerlijke concurrentie kan ontstaan als de luchtvaartsector in Nederland meer moet doen dan de EU-klimaatregels vereisen. Ik heb eerder gevraagd naar de EU-klimaatregel om fossiele brandstoffen bij te mengen met biobrandstoffen. Omdat we als land biobrandstoffen

maken, is dit goed voor onze economie. Wat is hiervan de stand van zaken, zowel in Nederland als in de EU? Ik wil best een hogere verplichting in Nederland maar dan moet de luchtvaartsector wel compenseren.

Onerlijke concurrentie kan ook ontstaan als de luchtvaartsector aan de randen van de EU minder moet doen dan de EU-klimaatregels. Ik heb eerder gevraagd of we de luchtvaartsector zich aan de EU-klimaatregels kunnen laten houden. Wat is de stand van zaken hiervan? Ik heb eerder ook gevraagd of we een EU-CO₂-grensbelasting of een EU-invliegbelasting kunnen invoeren. Is dit al opgebracht door de minister bij de Europese Commissie of in de Europese Raad?

Voorzitter. Voor korte vluchten moeten we inzetten op elektrisch vliegen. Ik ben dus blij met de bijdrage van bijna 400 miljoen uit het Groeifonds. Dit is belangrijk voor de toekomst van korte vluchten, waarbij korte elektrische point-to-pointvluchten steeds belangrijker worden. Naast elektrisch vliegen in de lucht moeten we inzetten op elektrisch taxiën op de grond en op laadinfrastructuur op de luchthavens. Dit levert overigens niet alleen een bijdrage aan het oplossen van het CO₂-probleem, maar ook aan het stikstofprobleem. Ik wil de minister graag vragen om hiervoor een plan en een groeipad tot 2030 en 2050 te maken. Wat ik hierin graag zou willen zien, zijn doelen voor bijvoorbeeld laadinfrastructuur, het aantal elektrische sleepwagens, het aantal elektrische vliegtuigen, het aantal passagiers per elektrisch vliegtuig en het aantal elektrische vliegtuigen.

Voor middellange en lange vluchten moeten we inzetten op bio- en synthetische brandstoffen. Vliegtuigen kunnen al vliegen op bio- en synthetische brandstoffen. We hebben een aantal commissieactiviteiten over duurzame luchtvaart gehad. Telkens eindigden we als commissie met de vraag waar we als land biobrandstoffen en energie voor synthetische brandstoffen vandaan moeten halen. Dat kan van kernenergie, dat kan van windenergie op de Noordzee, maar dat kan ook van zonne-energie uit Zuid-Europa komen. Ik wil deze vraag graag bij de minister neerleggen. We lopen als land in de Rotterdamse haven voorop in fossiele brandstoffen. Ik wil dat we ook vooroplopen in bio- en synthetische brandstoffen. Ik wil de minister vragen om ook hiervoor een plan en een groeipad tot 2050 te maken. Hier zou ik graag doelen in zien rond de vraag waar de Rotterdamse haven de energie vandaan moet halen en doelen voor bio- en synthetische brandstoffen. Op deze manier kunnen we de luchtvaart stimuleren om duurzaam te worden.

Tot slot, voorzitter. Ik zag dat de minister mijn motie heeft uitgevoerd over het gebruiken van havengelden om stillere en schonere vliegtuigen te stimuleren op Nederland te vliegen. Er zit inderdaad nog ruimte in de differentiatie van de havengelden op onze luchthavens. Hoe gaat de minister ervoor zorgen dat onze luchthavens die ruimte gaan inzetten en dat we die ruimte gebruiken om schoner en stiller te vliegen?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Koerhuis. Ik heb twee interrupties gezien: een van mevrouw Kröger en een van de heer Boucke. Ik begin bij mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik las net in De Telegraaf dat de minister voornemens is om de luchtvaart met 10%, met 50.000 vluchten, te laten krimpen. Ik ben benieuwd hoe de heer Koerhuis naar dat voorstel kijkt. Erkent hij dat krimp een cruciaal onderdeel is van het verduurzamen van de luchtvaart en steunt hij zijn minister in dat voornemen?

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik weet niet van wanneer dat Telegraafartikel is.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Van tien minuten geleden.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik heb het niet gelezen. Misschien kan de minister het lezen voor zijn beantwoording in eerste termijn, dan zal ik het lezen voor mijn tweede termijn. Eventueel kan ik er dan op reageren, maar het is heel lastig om op een artikel te reageren als dat zo'n beetje in je betoog online komt.

De **voorzitter**:

Verstandig antwoord van de heer Koerhuis. Heeft u een vervolgvraag? Nee? Dan gaan we naar de heer Boucke.

De heer **Boucke** (D66):

De heer Koerhuis noemde de Europese grensheffing, het CBAM. Ik had het in mijn betoog ook over CORSIA, het internationale systeem om de emissies van de luchtvaart omlaag te brengen en een mogelijke afzwakking daarvan. Voor mij zijn die twee zaken aan elkaar gekoppeld, omdat wij in Europa jaren terug gezegd hebben dat we een ambitieus klimaatbeleid willen, ook voor de luchtvaart, maar dat we eerst gaan inzetten op het mondiaal beleid om een gelijk speelveld te waarborgen. Als dat mondiale beleid wordt afgezwakt, dan vallen we terug op het Europese beleid. Dan is het belangrijk dat we wel een gelijk speelveld creëren met een grensheffing. Steunt de heer Koerhuis die lijn en dat pleidooi?

De **voorzitter**:

Ook een vraag naar de orde der dingen aan de heer Koerhuis.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Allereerst is luchtvaart niet alleen een Europese markt. Het is natuurlijk een internationale markt. De luchtvaartsector in Nederland concurreert niet alleen met de luchtvaartsector in de EU. Dat is precies wat ik aangaf in mijn bijdrage. Mijn grootste zorgpunt zit vooralsnog echt aan de randen van de EU. Het liefst heb ik die onder de EU-klimaatregels. Ik hoop dat we ervan uit kunnen gaan dat dat lukt omdat die zo dicht tegen de EU aan zitten. Voor iets verderop kan ik me inderdaad voorstellen, zoals ik ook zelf al zei, dat wij werken aan een EU-CO₂-grensbelasting of een wat simpelere EU-invliegbelasting. Dat zat in mijn bijdrage. Ik weet niet wat de heer Boucke nog meer zoekt.

De voorzitter:

Een verduidelijkende vraag van de heer Koerhuis aan de heer Boucke. Ik weet niet of hij daarop in wil gaan, want dat kost hem wel een interruptie; dat is heel slim van de heer Koerhuis. Als er verder geen vragen zijn, dan is nu het woord aan mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Voorzitter. De luchtvaart in Nederland loopt tegen alle grenzen aan: de gezondheid van omwonenden, het klimaat en de veiligheid. Wat GroenLinks betreft is er maar één oplossing: een kleinere luchtvaart die dienend is aan Nederland. Als ik De Telegraaf mag geloven — laat ik dat als GroenLinkser eens een keer doen — dan is de minister voornemens om Schiphol met 50.000 vliegbewegingen te laten krimpen. Heel graag een reactie op dat bericht. Op de korte termijn, de komende tien tot vijftien jaar, is de belangrijkste bijdrage die de luchtvaart kan leveren aan het terugdringen van de uitstoot van CO₂, stikstof en zeer zorgwekkende stoffen het schrappen van vluchten. Ik heb in dat kader een vraag aan de minister over het nieuws dat Schiphol 30% van de vluchten deze zomer gaat schrappen. Hoe wordt gekozen om welke vluchten het gaat, en vooral: door wie? Hoe wordt bijvoorbeeld de afweging gemaakt tussen een vlucht met 90% overstappers en een vlucht met vakantiegangers? En die korteafstandsvluchten: 4 vluchten naar Brussel, 60 naar Londen. Dit is echt een makkelijke manier om vervuiling terug te dringen zonder aan de bereikbaarheid van Nederland in te boeten. Wat gaat de minister concreet doen?

Het instrument waar ik naast minder vliegen het meeste vertrouwen in heb, is het CO₂-plafond. Alleen, nu lijkt dat hele stevige zinnetje, waar D66 waarschijnlijk hard voor heeft onderhandeld, weer onderuitgehaald te worden naar "consultatie met de sector". Er wordt beschreven dat er een traject met de sector is. Maar waarom alleen met de sector? Hoe kijken de milieubeweging, de omwonenden en de wetenschap mee? En hoezo liggen er opeens andere opties op tafel?

De sector zet stevig in op biobrandstoffen en synthetische kerosine voor de verduurzaming. Wat is de impact op andere sectoren als de grondstoffen voor biobrandstoffen in de luchtvaart verplicht worden bijgemengd? Hoe voeren we de productie van afval op als er niet genoeg afval is voor de productie van biobrandstoffen? Gaan we dan meer afval maken? Hoe kijkt de minister naar het immense energiebeslag voor synthetische kerosine? Welke scenario's liggen er voor 2030 en 2050 voor de opschaling en hoe reëel zijn deze?

Voorzitter. Een andere bron van luchtvervuiling is het zwavelgehalte in de kerosine. Daar hebben we het in de vorige periode al vaak over gehad. In 2019 hebben wij per motie gevraagd om dit terug te dringen. Hoe staat het daar concreet mee? Waarom stellen we niet hardere brandstofeisen, zodat onze kerosine zwavelvrij is?

Dan de zeer zorgwekkende stoffen. Dat zijn de stoffen waar de mensen rond Tata Steel bijvoorbeeld zo ziek van worden. Er bestaan regels en normen voor, waaronder de verplichting om de uitstoot te minimaliseren. Dat betekent gewoon: zo klein mogelijk maken. Klopt het dat die regels voor de luchtvaart niet gelden? Als dat zo is, wat vindt de minister daarvan? Is het niet nodig om de Wet luchtvaart en de Wet milieubeheer te

harmoniseren, zodat omwonenden van vliegvelden goed beschermd worden? Wat is er over van het pfas-probleem op Schiphol? Er zit heel veel onder de grond, maar we zien het niet terug in de rapportages. Hoe kan dat?

Tot slot, voorzitter. Het hele land is in rep en roer over de stappen die gezet moeten worden om de stikstofuitstoot van de landbouw terug te dringen. Maar waar blijven nou eindelijk die maatregelen om ook de stikstofuitstoot van de luchtvaart terug te dringen? Lelystad Airport denkt nog steeds een natuurvergunning te kunnen krijgen. Ondertussen blijken nog steeds niet alle feiten op tafel te liggen. Het is wat mij betreft onbegrijpelijk dat de overheid niet volledig transparant is over hoe die stikstofberekeningen zijn gemaakt en wat de totale emissie is en de depositie per natuurgebied. Ik wil de minister vragen om per direct alle stikstofdata die gebruikt zijn voor de passende beoordeling van de lijst van prioritaire projecten, zoals opgesomd in de Staatscourant van 17 juni 2015, openbaar te maken. Omwonenden zouden hier echt niet voor de rechter moeten hoeven stappen. Zij hebben recht op deze informatie.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel, mevrouw Kröger. Keurig binnen de tijd. Ik kijk even rond of er interrupties zijn. Nee. Dan is het woord aan de heer Bontenbal van het CDA.

De heer **Bontenbal** (CDA):

Dank, voorzitter. We debatteren vandaag over het verduurzamen van de luchtvaart in een week dat in de agrarische sector de onrust over de stikstofplannen van het kabinet heel groot is. In reactie op de brief die door het kabinet is gepresenteerd, is door mijn fractievoorzitter al gezegd dat bij het oplossen van het stikstofprobleem niet alleen gekeken moet worden naar de agrarische sector, maar ook naar de luchtvaart en de industrie. Hebben we de bijdrage van de luchtvaart aan de uitstoot van stikstof voldoende scherp in kaart gebracht? Kan de minister mijn fractie toezeggen dat we bij de aanpak van het stikstofprobleem alle sectoren, dus ook de luchtvaart, tegelijk laten meedoen?

Op de website van het NLR, het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum, staat onder het thema stikstof en luchtvaart: "Om ook in de toekomst te blijven rekenen met de meest recente inzichten, zouden we bepaalde aannames van het huidige rekenvoorschrift nog eens onder de loep kunnen nemen en die daarop aanpassen. Op die manier sluiten onze modellen beter aan op de realiteit." Is de minister van plan om het rekenvoorschrift nog eens kritisch tegen het licht te houden, zodat de bijdrage van de luchtvaart aan de stikstofuitstoot eerlijk en transparant in het beleid wordt meegewogen?

Voorzitter. Dan iets over duurzame brandstoffen. In de second opinion op de factsheet over de verduurzaming van de luchtvaart staat "dat gezien de enorme hoeveelheid kerosine die wereldwijd wordt gebruikt biobrandstof slechts een kleine fractie lijkt te kunnen leveren". Maar in de scenariostudie met de titel "Een klimaatneutraal energiesysteem voor Nederland" staat het tegenovergestelde. In de uitkomsten van deze scenariostudie wordt het grootste deel van de duurzame brandstoffen voor de

luchtvaart juist ingevuld met biokerosine en is de inzet van synthetische kerosine beperkt. De reden daarvoor is volgens TNO dat de productie van biokerosine in bioraffinaderijen met bijproducten als bionafta en biogene CO₂ tot een goedkopere duurzame brandstof leidt dan synthetische kerosine. De biogene CO₂ die bij de productie van biokerosine vrijkomt, kan worden afgevangen en opgeslagen. Daarmee kunnen negatieve emissies worden gerealiseerd — die zullen ook nodig zijn in het energiesysteem van de toekomst — of deze biogene CO₂ kan als groene CO₂ worden gebruikt voor de productie van groene chemicaliën. De vraag is dus: wie heeft er gelijk?

De studie van TNO maakt mijns inziens duidelijk dat je naar het hele toekomstige energiesysteem moet kijken, wil je een goede keuze kunnen maken voor de inzet van duurzame brandstoffen. Maar wellicht moeten we wel kiezen. En voor welke route kiezen we dan? Waarin gaan we dan investeren? Volgens mij kun je niet op alle paarden tegelijkertijd wedden. De route van synthetische kerosine betekent ook dat als we alle kerosine in Nederland willen produceren, via duurzame elektriciteit, we circa 22 gigawatt aan duurzame elektriciteitsproductie moeten hebben staan. Even refererend aan het coalitieakkoord: we hebben de ambitie van 22 gigawatt aan windenergie op zee in 2030. Dat geeft aan wat daar de omvang van is. Tegen meneer Van Raan zeg ik meteen al, voordat hij mij interrumpeert: de kerncentrale in Borssele is een relatief kleine kerncentrale, van 450 megawatt. Er zijn veel grotere kerncentrales te bouwen — dat is ook het kabinet van plan — maar dan nog lijkt het mij niet dat je alle kerosine hier in Nederland zult kunnen produceren op een klimaatneutrale manier. De opgave is dus gigantisch. Dat kunnen we niet alleen in Nederland doen. Hoe ziet de minister dus de verhouding tussen zelf produceren en importeren? Ik zou graag de toezegging krijgen dat het kabinet dit punt verder uitwerkt en ook de impact schetst van de productie van de benodigde duurzame brandstoffen op het hele Nederlandse energiesysteem.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

U was ook keurig binnen de tijd. Dank daarvoor. Ik ga eerst naar mevrouw Kröger, dan is de heer Koerhuis en daarna heb ik zelf nog een laatste vraag. Maar we beginnen bij mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik hoor de heer Bontenbal heel duidelijk schetsen dat op het gebied van stikstof alle sectoren in actie moeten. Er gaat nu veel in de landbouw gebeuren, met grote maatschappelijke gevolgen, dus ook de luchtvaart moet leveren. Is voor de heer Bontenbal het idee van een forse reductie van het aantal vluchten op Schiphol, zoals nu beschreven, niet een heel belangrijke weg om op korte termijn de impact van de luchtvaart terug te dringen?

De heer Bontenbal (CDA):

U verwijst nu naar een artikel dat ik nog niet gelezen heb, dus ik zal het zo in de pauze ook even lezen. Ik hoop dat de minister daar ook een antwoord op gaat geven. Als ik zeg dat elke sector zijn aandeel moet leveren, dan geldt dat ook voor de luchtvaart. Dat is gewoon een uitgangspunt dat wij volgens mij ook heel netjes in het coalitieakkoord hebben staan. Dat kan wat mij betreft niet pas nadat de landbouw begonnen is. Daarom

heb ik ook heel nadrukkelijk het woordje "tegelijk" genoemd. Er zijn natuurlijk heel veel mogelijkheden om de stikstofuitstoot naar beneden te krijgen. Een daarvan is: minder vluchten. We zullen zien wat de uitkomsten zijn van het pakket dat mogelijk is. Maar ik ben natuurlijk net als u vreselijk benieuwd wat de minister daarvan vindt.

De voorzitter:

Ik zie dat mevrouw Kröger wel een vervolgvraag heeft, maar door haar interrupties heen is. De heer Koerhuis.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik heb een verduidelijkende vraag. In zekere zin halen we de energie voor de productie van vliegbrandstoffen nu veel uit het Midden-Oosten. Het is dus niet zo dat we die hier maken. Straks halen we die energie in een andere vorm deze kant op. Maar dat laat onverlet dat we het nog wel allemaal kunnen maken, hier. Deelt het CDA de ambitie met de VVD dat we de positie van de Rotterdamse haven wel willen behouden, dat we de banen daar willen behouden en dat we samen moeten kijken naar een plan of dat mogelijk is tot 2050?

De heer Bontenbal (CDA):

U daagt me uit, want ik vind dit een heel mooi thema. In onze eigen klimaatvisie van het CDA hebben we dat hele concept van groene industriepolitiek opgeschreven. Daar zit de gedachte achter dat je grote doorbraaktechnologieën hier in Nederland moet willen hebben, omdat we op heel veel manieren heel goed gepositioneerd zijn. Als Rotterdammer zeg ik natuurlijk: de Rotterdamse haven is daar perfect voor gepositioneerd, als draaischijf van brandstoffen, wat nu ook al zo is. We hebben daar onwils veel mogelijkheden om over te gaan op duurzame brandstoffen. Dat gebeurt nu al met tal van investeringen die op de Maasvlakte worden gedaan. Maar ik denk dat we ook realistisch moeten zijn. Als we een totaalplaatje maken van het energiesysteem in 2050, dan gok ik dat Rotterdam maar ook andere plekken in Nederland nog steeds een cruciale positie hebben. Maar je zult inderdaad niet al je waterstof zelf in Nederland kunnen produceren. U zei net ook al dat we dat op heel veel punten allang niet meer doen. Wij produceren voedsel voor de hele wereld, maar we halen ook overal brandstoffen en grondstoffen vandaan. Dat zal wel blijven. Daarbij denk ik wel dat het heel belangrijk is — sorry, voorzitter — dat we goed nadenken over diversificatie, dus dat we ons niet opnieuw te afhankelijk maken van bepaalde landen.

De voorzitter:

Ik zag dat de heer Boucke op het laatste moment ook nog een interruptie wilde plaatsen, dus ik geef hem eerst het woord.

De heer Boucke (D66):

Allereerst ben ik heel erg blij met het betoog van de heer Bontenbal, met alle vragen die hij stelt aan dit kabinet om te komen met een visie op de energiebehoefte en hoe we die gaan vervullen in de luchtvaart, binnenlands maar ook via import. Dat is ook eigenlijk de kern van mijn betoog: kom met een visie, kabinet!

Maar mijn vraag gaat over een ander onderwerp. Ik ken de heer Bontenbal als een voorvechter voor het klimaat. Wij hebben hierover vorig jaar uitgebreid aan tafel

gezeten. Ook zijn partijgenoot staatssecretaris Heijnen zet daarvoor goede stappen; ik noemde al de regeling over een koolstofbudget voor het zakelijk werkverkeer. Maar daar is de luchtvaart geen onderdeel van. Ik vraag aan de heer Bontenbal of hij mijn pleidooi steunt om de luchtvaart ook daarin op te nemen en om het kabinet ertoe op te roepen om hier wel een maatregel voor te ontwikkelen. Ik wil daar wel heel open en breed over nadenken. Ik noemde een voorbeeld van hoe we dat kunnen doen, maar wat mij betreft ontwikkelen we een maatregel waarbij ook de luchtvaart zijn emissies op deze manier omlaag brengt.

De heer **Bontenbal** (CDA):

Wij staan open in dit soort discussies. Ik vind het nog te vroeg om meteen "ja" te zeggen, omdat ik dan eigenlijk eerst een uitgewerkt voorstel wil zien. Een vraag die ik meteen al bij uw voorstel heb, is dat we er in Nederland inmiddels wel goed in zijn geworden om tal van beleidsinstrumenten over elkaar heen te stapelen. Dat vind ik wel een risico. Dat doen we te vaak, ook op andere beleidsterreinen. Je kunt dan ook veroorzaken dat het beleid suboptimaal gaat werken, omdat het meerdere doelen nastreeft. Ik zou dan dus wel willen weten hoe die verschillende maatregelen in elkaar grijpen en waarom u vindt dat die andere maatregelen zoals een nationaal CO₂-plafond, het ETS en een emissiebelasting niet voldoende zouden zijn.

De **voorzitter**:

Een open houding, maar wel met een waarschuwing. Dat leidt tot een vervolgvraag van de heer Boucke.

De heer **Boucke** (D66):

Dank aan de heer Bontenbal voor zijn reactie, want dit is precies mijn punt. Ik vraag de minister om hier onderzoek naar te doen en daarbij hoop ik de heer Bontenbal aan mijn zijde te hebben. Welke maatregel zouden we kunnen nemen? Ik snap de zorg van de heer Bontenbal over het op elkaar stapelen van beleidsinstrumenten. Maar volgens mij kun je heel goed verschillende beleidsinstrumenten naast elkaar laten bestaan, ook omdat we weten dat het nog wel even tijd kost voordat een CO₂-plafond ontwikkeld is en zijn werk gaat doen. Het EU-ETS wordt nu door iedereen als de hoeksteen van het Europese klimaatbeleid gezien, maar het heeft twintig jaar geduurd voordat het echt effect had. In de tussentijd moeten we dus ook nadenken over instrumenten die heel effectief kunnen zijn en die we snel kunnen inzetten. Dat zou zo'n instrument kunnen zijn waarbij je het aantal zakelijke vluchten omlaag brengt. Dus kabinet, ga dat onderzoeken en bouw aan zo'n instrument.

De heer **Bontenbal** (CDA):

Het is knap hoe collega Boucke een vraag aan mij ombouwt tot een betoog aan het kabinet.

De **voorzitter**:

Dat was ons allemaal opgevallen. U hoeft daar niet op te reageren.

De heer **Bontenbal** (CDA):

Voorzitter, ik pak natuurlijk wel die spreektijd mee. Dat snapt u. Ik kijk er met een open houding naar, maar je zou er wel andere typen instrumenten naast moeten zetten. Je

zou ook kunnen zeggen dat we afspraken maken met de werkgevers, zoals we misschien ook met vlootnormeringen gaan doen. Misschien kunnen we ze vragen of al die vluchten nodig zijn. Of met universiteiten. Steeds vaker hebben onderzoekers internationale conferenties via het scherm. Dat vind ik een route die de minister er naast zou moeten zetten. Wellicht is dat ook een optie.

De voorzitter:

Dan heb ik zelf nog één interruptie over. Ik heb een vraag aan de heer Bontenbal. Ik kijk even naar de commissie en ik zie dat de commissie instemmend knikt; dank. De heer Bontenbal zegt: je moet niet op alle paarden tegelijk wedden. Dat ben ik met hem eens. Wat de Partij voor de Dieren betreft hoef je op niet één paard te wedden. Mijn vraag is: waarom doet hij dat dan wel? Ik hoor hem niet zeggen dat gedurende de tijd dat we bezig zijn met het verduurzamen, in de wetenschap dat de uitstoot gewoon doorgaat en dat de cumulatieve uitstoot van de luchtvaart echt het probleem is ... Die gaat ons de das om doen, die doet ons nu al de das om. Het lijkt erop dat de heer Bontenbal met het CDA — daar is hij met zijn partij met de stikstofcrisis ook enorm mee de bietenbrug op gegaan — gokt op "we gaan nog even door met de gewone bedrijfsvoering en ondertussen hopen we op innovatie". Die cumulatieve uitstoot gaat gewoon door. Als hij zegt dat hij niet op alle paarden tegelijk wil wedden, waarom doet hij dat dan toch?

De heer Bontenbal (CDA):

Hier kunnen we ook weer een heel lang debat over voeren. Dit debat voeren we bijna elk commissiedebat. Het type vraag is ook bijna elk commissiedebat hetzelfde, alleen net in iets andere bewoordingen. Dit geldt net zo hard voor elektrische auto's. We normeren richting 2035 en dan hopen we ook dat de doorbraken waarvan ik verwacht dat ze er zijn, er komen. In de industrie gaan we er ook van uit dat we fors CO₂ reduceren door een waterstofbackbone, elektrische raffinage enzovoorts, terwijl dat ook allemaal nog niet helemaal uitgedokterd is. Ik vind het niet gek dat je in beleid ook rekening houdt met doorbraken die nog komen, maar je zou niet moeten wedden op één doorbraak. Je moet daarnaast voldoende geld steken in innovatie. Misschien kunnen we het daar ook nog eens over hebben, of we dat voldoende doen. Uw pleidooi tegen kernenergie is vaak: gok nou niet op één technologie. Nou, dat is volgens mij ook wat we niet moeten doen. Daarom zeggen wij steeds: pak nou een energiemix en stop daar van alles in. Dat is overigens ook het uitgangspunt bij diversificatie: je gokt niet op één ding, maar kiest een palet aan maatregelen, zodat je zeker weet dat je je doel haalt. Dat geldt denk ik ook voor de luchtvaart.

De voorzitter:

Dank. Dan geef ik nu wel even het voorzitterschap aan de heer Koerhuis vanwege mijn eigen inbreng. Dat voelt beter.

Voorzitter: Koerhuis

De voorzitter:

Dan geef ik het woord aan de heer Van Raan voor zijn inbreng.

De heer Van Raan (PvdD):

Dank u wel, voorzitter. De luchtvaart zoals we die nu in Nederland kennen, is door alle

grenzen heen gegroeid de afgelopen decennia. Grenzen aan leefomgeving, grenzen aan veiligheid en grenzen aan klimaat zijn allemaal overschreden. Voorbeelden. Zeer schadelijke stoffen tellen überhaupt niet mee bij het taxiën, opstijgen en landen van vliegtuigen. De stikstofuitstoot van vliegvelden is een vaag verhaal, terwijl we toch anticiperend gaan handhaven bij vliegvelden die helemaal geen natuurvergunning hebben.

Vandaag bespreken we dan de verduurzaming van de luchtvaart. De consensus dat de luchtvaart levensgevaarlijke effecten heeft, is gegroeid. Het staat buiten kijf dat de luchtvaart moet verduurzamen. Maar dan komen de vervolgvragen. Welke randvoorwaarden geef je mee? Welk instrument kies je? Laat je het aan de markt? Vertrouw je de sector op zijn woord?

Voorzitter. Deze minister kiest er vooral voor om het aan de sector te laten. Ze krijgen 383 miljoen aan belastinggeld en dan geloven we dat de klimaatproblemen weggeïnnoveerd worden. Een recente publicatie liet zien dat de luchtvaartsector de afgelopen twintig jaar van de 50 verduurzamingsbeloftes er slechts 1 heeft waargemaakt, een vertrouwensratio van 2%. Welke garantie heeft de minister dat de luchtvaartsector zijn doelen gaat halen? Als hij die garantie niet heeft, hoe gaat hij die doelen dan met wetgeving afdwingen?

Voorzitter. Een lang verhaal kort. Verduurzaming op korte termijn is ronduit een leugen. Verduurzaming op lange termijn is op z'n best een gevaarlijke mythe en op z'n slechtst ook een leugen als je niet ondertussen ook per saldo de uitstoot verkleint. Het gaat om de cumulatieve uitstoot waarmee de luchtvaart de leefomgeving sloop. Ik focus nu even vooral op die uitstoot. Dat neemt niet weg dat er hele waaier van andere problemen is.

Voorzitter. Ik reken het u voor. In Nederland wordt jaarlijks grofweg 4 miljard kilo kerosine getankt. Als je dat met synthetische kerosine wil vervangen, kost dat 178 miljard kilowattuur. Dat getal is gevalideerd door luchtvaartexperts. Dat kun je omrekenen naar andere opwekkingsmethoden, bijvoorbeeld kerncentrales. Dan gaat het om 50 kerncentrales van het formaat Borssele. Ik word er regelmatig op bevraagd dat dat maar een hele kleine kerncentrale is. Oké, dan maken we de kerncentrales drie, vier keer zo groot. Dan heb je, alleen voor de Nederlandse behoefte, nog twaalf of dertien grote kerncentrales nodig. Hoe kan het dat we niks over de energetische vraag lezen in de brief van de minister?

De **voorzitter**:

Ik heb zelf een interruptie.

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

Wie ben ik om de voorzitter tegen te spreken?

De **voorzitter**:

Ik had het ook al in mijn eigen spreektekst staan. We hebben veel commissieactiviteiten over dit onderwerp gehad en het eindigde steeds met: waar halen we de energie vandaan? Maar er moet me toch wel iets van het hart, want het lijkt bijna alsof de Partij voor de Dieren hier een pleidooi aan het houden is voor kernenergie. Er wordt namelijk

de hele tijd gezegd hoeveel kerncentrales de luchtvaart nodig heeft in Nederland, maar we zetten qua verduurzaming van energie natuurlijk in op meer dan alleen kerncentrales, namelijk ook op wind en zon. U weet ook wat er tijdens de commissieactiviteiten over zonne-energie werd gezegd in Zuid-Europa en nog ten zuiden daarvan. Mijn oproep aan de Partij voor de Dieren is: zie de verduurzaming alsjeblieft breder dan alleen kernenergie.

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

Dat is een mooi pleidooi van de heer Koerhuis van de VVD, maar de essentie is dat het absurde van die energievraag duidelijk is. Dat zou de heer Koerhuis ook duidelijk moeten vinden. We kunnen het prima vergelijken met andere energiebronnen. We kunnen ook zeggen: we halen de helft uit biogene bronnen. De helft zou best kunnen. We weten bij god niet waar we die bronnen vandaan moeten halen. De essentie is natuurlijk ook dat dit alleen over Nederland gaat, dus als de rest van de wereld op dezelfde manier gaat verduurzamen ... Ik kijk naar de heer Koerhuis. Het is gewoon een sprookje. Het kan niet. Het is een leugen. Het is goed als de heer Koerhuis dat, of in ieder geval die getallen voor Nederland, zou erkennen. En extrapoleer dat dan naar de energievraag om de luchtvaart te verduurzamen voor de hele wereld. Het kan niet.

De **voorzitter**:

Voorzitter. O, dat zeg ik dan tegen mezelf. We moeten ervoor oppassen dat we hier geen EZK-debatten van maken, maar ik citeer dan alleen nog even uit de commissieactiviteiten die wij hebben gehouden. Die eindigden met hoeveel zonne-energie je kan opwekken in Zuid-Europa en ten zuiden daarvan en wat voor beperkte oppervlakte je daar nodig hebt om de hele wereld van zonne-energie te voorzien. Ik weet nog dat de heer Van Raan reageerde dat dat absurd was. Maar het was een beperkte oppervlakte in een woestijn die daarvoor nodig is, dus daar wil ik de heer Van Raan toch weer even aan herinneren. Voor de rest moeten we misschien toch een luchtvaartdebat houden.

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

Het is prima dat de heer Koerhuis dit allemaal zegt, maar het feit blijft staan dat de energetische omzetting — die is zeer inefficiënt — voor de behoefte zoals de heer Koerhuis die schetst, niet realistisch is. We hebben namelijk nog veel meer energie nodig voor allerlei andere activiteiten. Het alleen focussen op de luchtvaart toont al aan dat dat volstrekt niet realistisch is. Het kan natuurlijk best zo zijn dat er doorbraken komen. Dat zou best kunnen. Maar ondertussen gok je gewoon met de toekomst van de wereld als wetenschappers ons vertellen dat de kans 50% is dat we binnen vijf jaar de 1,5 graden overschrijden, terwijl de verduurzamingsplannen van de luchtvaart ergens in de toekomst zijn neergezet. Weten dat de energetische omzetting volstrekt irrealistisch is, daarbij hopen op wat innovaties die misschien zullen komen — wie zal het zeggen? — maar ondertussen gewoon doorgaan met die uitstoot, is niet alleen gevaarlijk; dat is levensgevaarlijk.

De **voorzitter**:

Ik zie een interruptie van de heer Bontenbal.

De heer **Bontenbal** (CDA):

Wat vindt de heer Van Raan van het punt dat het grootste gedeelte van de brandstoffen die wij voor allerlei zaken gebruiken, nu ook al gewoon vanuit de hele wereld hierheen komen, en dat dat wellicht in de toekomst voor een deel ook zo zou kunnen zijn met duurzame brandstoffen? Twee. Is de essentie niet dat je in Nederland een CO₂-plafond krijgt en dat je daar gewoon binnen moet blijven? Als dat CO₂-plafond past bij wat nodig is om de klimaatdoelen te halen, dan zijn we er toch? Als u geen gelijk krijgt, dus als die doorbraken er niet komen enzovoort, en als we aan dat plafond blijven vasthouden, zal dat automatisch betekenen dat bijvoorbeeld het aantal vluchten fors moet krimpen. Maar dat is precies wat we doen: een CO₂-plafond vanwege het klimaat. We weten niet precies hoe dat uitpakt. Maar als er voldoende technologische doorbraken zijn, dan komt het goed en hoeft het aantal vluchten wat minder te dalen. Anders zal je een volumemaatregel moeten nemen.

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

Ik heb twee vragen gehoord. Eén vraag ging over het gesleep met brandstoffen vanuit de hele wereld naar Nederland en dat dat zo zal blijven. De andere ging over het CO₂-plafond. Ik begin met dat gesleep om brandstoffen naar Nederland te krijgen. Dat is natuurlijk een van de redenen waarom we nu in een planetaire crisis verkeren. Op die manier doorgaan kan dus volstrekt niet aan de orde zijn. Neem bijvoorbeeld het duurzaam verslepen van lng. Er is dan een manier om dat in Amerika te maken, overigens vaak met schaliegas, en dat hiernaartoe te brengen met containerschepen die enorm veel verbruiken. Van dat model, dat systeem, weten we dat het op deze manier niet houdbaar is, ook al zitten er in die lng-schepen misschien wat duurzamere brandstoffen. Dat moet op de schop. Dat is niet vol te houden. Dat is één.

Twee. De heer Bontenbal zegt terecht: we moeten toe naar een CO₂-plafond in Nederland. Uiteraard. Daar pleit de Partij voor de Dieren al jaren voor, net als GroenLinks en andere partijen. Er gaan nu ook CO₂-plafonds komen. Daar is het punt precies wat de heer Bontenbal zegt. In de vorige kabinetsperiode is door de vorige minister van IenW vastgesteld dat luchtvaart een normale sector is. Dat betekent in de mobiliteitssector dat je de doelen van de klimaat Tafel moet halen. Daar hoort in 2030 een CO₂-plafond bij van grosso modo 2,5 megaton. Dat is nog exclusief radiative forcing, de niet-CO₂-gerelateerde uitstoot. Die 2,5 megaton komt in de orde grootte op 125.000 vluchten uit. Daar pleiten wij al jaren voor. Ik ben in die zin blij dat de heer Bontenbal dat herkent en erkent.

Het punt gaat het volgende worden. Over de fair share naar rato die de luchtvaartsector overhoudt aan het CO₂-plafond van 2,5 megaton, denken de sector zelf en het kabinet: dat kan wel 12 megaton zijn. De legitieme vraag gaat dus worden: doen we het fair share naar rato, dus 2,5 megaton, of geven we de luchtvaart democratisch toch die ruwweg 12 megaton? Dat kan. Daar kun je democratisch voor kiezen. Maar dan is de vraag: waar gaat de luchtvaartsector, of het CDA, als zij ervoor zijn, in het totaal van de CO₂-koek die 12 min 2,5 megaton, dus laten we zeggen die 10 megaton, vandaan halen? Van welke andere sectoren ga je dat halen? Of ga je zeggen: dat doen we wel in de toekomst; dat doen we wel in een ander land? Daar moeten we het over hebben.

De **voorzitter**:

Vervolgt u uw betoog, meneer Van Raan. O, er is nog een vervolgvraag.

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

Ja, ik zie dat de heer Bontenbal een vervolgvraag heeft.

De heer **Bontenbal** (CDA):

Ja, ik heb nog wel wat verduidelijkende vragen. U bent dus tegen gesleep van brandstoffen over de hele wereld. Er komt een heel groot project, zag ik pas. BP steekt tientallen miljarden in een heel groot, duurzaam energieproject in Australië. We moeten nog even zien of dat allemaal gebouwd wordt, maar dat gaat om tientallen gigawatts zon en wind, waarbij ze dus waterstof willen produceren. Dat gaan ze de hele wereld over verscheppen. Vindt u dat dan geen goed idee? Bent u daartegen, wetend dat Nederland altijd op de een of andere manier brandstoffen heeft geïmporteerd en geëxporteerd? Mijn tweede vraag gaat weer over dat CO₂-plafond. Hoe bepaalt u wat een fair share is? Zegt u: dat deel ik gewoon naar rato? Je hebt moeilijk te decarboniseren sectoren. Het kan natuurlijk goed zijn dat de luchtvaart er daar één van is en dat je op grond daarvan een andere verdeling kiest. Dus hoe bepaalt u die fair share?

De **voorzitter**:

Dat waren er twee.

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

Ik zal proberen het kort te houden, voorzitter.

De **voorzitter**:

Ik zal nu beter opletten.

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

Nou, voorzitter, ik hoop toch wel dat u goed let op wat ik zeg!

De **voorzitter**:

Jajaja.

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

Goed.

De **voorzitter**:

Vraag één.

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

Vraag één. De Partij voor de Dieren is voor een leefbare planeet en voor een economie die past binnen die grenzen en bestaanszekerheid geeft aan de mensen. Maar de Partij voor de Dieren is niet voor een economie die al die grenzen doorbreekt. Het is maar even de vraag of dat gesleep met in Australië gemaakte waterstof energetisch ... Want uiteindelijk gaat het erom of we erin slagen het CO₂-gehalte in de atmosfeer terug te brengen. Dat is eigenlijk het voornaamste. Mede daarop beoordelen we die plannen. Je kan dus niet van tevoren ja of nee zeggen.

De **voorzitter**:

En de tweede vraag?

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

De tweede vraag ging over de fair share naar rato. Dat heb ik niet bepaald. Dat is misschien een geruststelling voor de heer Bontenbal. Maar dat zijn dezelfde "fair share naar rato"-afspraken als die gelden in het Klimaatakkoord. Als je de "fair share naar rato"-afspraken die in het Klimaatakkoord gemaakt zijn voor de transportsector, loslaat op de luchtvaart, dan kom je ongeveer op die ordegrrootte uit. Dat is overigens bevestigd — dat is wel belangrijk — in de eerste wetenschappelijke beoordeling en in ieder geval niet weersproken in de second opinion. Daar zijn ze niet op ingegaan. We mogen ervan uitgaan dat dat ongeveer klopt.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Kijk, nog een interruptie.

De heer **Bontenbal** (CDA):

Ik heb ze allemaal opgespaard voor de heer Van Raan! De luchtvaart zat natuurlijk niet in het Klimaatakkoord, dus dat was een deel van het probleem, denk ik. Maar goed, ik wil even doorgaan op dat eerste punt. U zegt in uw eerste antwoord wel iets anders dan in het tweede antwoord. In het eerste antwoord zei u vrij duidelijk: dat gesleep moeten we niet doen. In het tweede antwoord zei u: ik wil het klimaat redden en de wereld schoon achterlaten. Dat willen wij ook. Toen werd u al wat voorzichtiger en zei u: we moeten kijken wat het best tot CO₂-reductie leidt. Dat zou heel goed kunnen. Australië heeft een hoop meer zon dan hier, dus het zou prima kunnen dat als je naar het totale systeem kijkt, inclusief het transport, je ziet dat het veel verstandiger is om op hele zonnige plekken heel veel zonne-energie te produceren en daar waterstof mee te maken. Dat gesleep over de wereld kan weleens heel goed voor die wereld zijn, net zoals dat wij hele prachtige tomaten en paprika's naar andere plekken brengen.

De **voorzitter**:

Dat is inderdaad ook wat opkwam bij die commissieactiviteiten. Meneer Van Raan.

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

Tomaten kwamen op bij de ...

De **voorzitter**:

Nee, dit punt. We hebben veel sessies hiervoor gehad.

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

Ik ben blij dat de heer Bontenbal de vervolgvraag stelt, want nu kan ik het verduidelijken. In de eerste situatie hebben we het over het huidige verhaal, namelijk hoeveel energie er nodig is om duurzame brandstoffen te maken voor de luchtvaart en om die ergens anders vandaan te halen binnen het huidige systeem. Dat is echt ongeloofwaardig. Dat kan niet. In de tweede situatie zegt u het volgende. Stel je nou voor — en daar ga ik dan in mee — dat in Australië enorm duurzaam waterstof gemaakt kan worden. Stel je nou voor dat dat naar Nederland kan worden gebracht. Stel je nou voor dat daardoor de cumulatieve uitstoot lager wordt en dat daardoor de gevaarlijke meter die nu in het rood staat omdat we binnen vijf jaar de 1,5 graden voorbijgaan, naar beneden gaat. Dan moet

je daar natuurlijk naar kijken. Ik snap dat de heer Bontenbal het heel plat probeert te slaan in een soort tegenstelling, maar ik hoop dat ik het hiermee heb verduidelijkt.

De heer **Bontenbal** (CDA):
Mag ik mijn laatste interruptie doen?

De **voorzitter**:
Ja, dat mag.

De heer **Bontenbal** (CDA):
Het is namelijk niet consistent wat u zegt. Op het moment dat er straks voldoende duurzame energie is, dan is het, ook volgens uw betoog van net, prima om die de wereld rond te slepen en naar Schiphol te brengen. U moet wel kiezen. U vindt het gesleep an sich al ingewikkeld. Ik merk ook dat er een bepaalde antipathie zit tegen luchtvaart en grote bedrijven überhaupt, maar uw betoog is niet consistent. Als u zegt dat u er uiteindelijk niet tegen bent dat duurzame brandstoffen van heel de wereld hierheen komen als dat voor het totale systeem optimaal is, dan is er dus een toekomst denkbaar waarin de luchtvaart voor een groot gedeelte blijft bestaan, maar dan met duurzame brandstof. Dan mag u daar de voorwaarden aan hangen dat die er zijn en dat het past binnen de grenzen van de planeet, maar dan sluit u het daarmee dus niet uit.

De **voorzitter**:
Dat is een heldere conclusie.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Nee, het krijgt toch een beetje een naar trekje, zeker omdat dit van de partij komt die er voor een groot deel voor gezorgd heeft dat we nu bijvoorbeeld in Nederland in die enorme problemen zitten. Het punt is namelijk dat waar de heer Bontenbal in gelooft, gewoon nog niet tot uiting komt. Ik zou best met hem willen meegaan, maar zo werkt het niet. De gedachte is nu: we gaan innoveren; in 2050 is de luchtvaart CO₂-neutraal. Ondertussen gaat de cumulatieve uitstoot gewoon door. Dat geldt voor de meeste innovaties waar de heer Bontenbal voor staat. We geloven dus in een soort technologische oplossing. Die blijkt vaak niet of te langzaam te werken. Ondertussen gaat de uitstoot gewoon door. Dat is het probleem. Wij zijn er dus niet voor om maar te geloven in de innovatie en ondertussen gewoon door te gaan. Dat werkt niet. Natuurlijk, op het moment dat iets probleemloos is — dat is wat de heer Bontenbal zegt — kun je daarvoor zijn. Ja, natuurlijk. Dat kan je de Partij voor de Dieren niet verwijten.

De **voorzitter**:
Dank u wel. De interrupties zijn nu echt op. Vervolgt u uw betoog.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Voorzitter. Het tweede punt waarom de leugen in de luchtvaart regeert, is het niet-CO₂-gedeelte van de uitstoot. Dat verdubbelt — het kan zelfs nog meer zijn — de bijdrage van de luchtvaart aan de klimaatcrisis. Kan de minister aangeven wat de laatste stand van zaken daarover is, in de wetenschap maar ook binnen het departement? In 2019 gaf de minister namelijk aan dat er nog te veel onbekend was om te handelen. Ondertussen heeft hij wel stappen gezet. Ik ben benieuwd hoe het daarmee staat.

Ik denk eerlijk gezegd wel dat de minister onderschat hoe problematisch dat antwoord gaat worden. Dezelfde problematiek zien we bij de heer Bontenbal van het CDA. Als je niet precies weet hoelang de opwarming doorgaat en hoeveel je veroorzaakt, dan zou je dat in de huidige situatie eigenlijk niet moeten veroorzaken. Het is geen 1970 meer. Die redeneerlijn geldt overigens ook voor de heer Koerhuis.

Onzekerheid moet leiden tot terughoudendheid, niet tot vrijblijvendheid of tot beloftes. We weten dat de luchtvaartsector een enorm trackrecord heeft in het missen daarvan. Ondertussen stoot de luchtvaart ton na ton uit. Die cumulatieve uitstoot nekt de sector. Een deel van de verduurzaming, waar dit kabinet zo sterk op inzet, doet geen fluit aan het verminderen van de niet-CO₂-effecten. Meng je biobrandstof bij, dan houdt je hetzelfde probleem.

Voorzitter. Dat is de essentie. Verduurzaming als oplossing voor het klimaatprobleem is een leugen. De sector houdt zichzelf en ons helaas voor de gek. Dus eerst krimpen, en dan kijken we verder.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel.

Voorzitter: Van Raan

De **voorzitter**:

Ik kijk even rond. We hebben een nieuwe spreker: de heer Goudzwaard van JA21. Hij was helaas te laat, dus ik kan hem niet het woord geven. Dat was uiteraard een grapje. Welkom, meneer Goudzwaard van JA21. Wenst u het woord?

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Krijg ik direct het woord?

De **voorzitter**:

Ja.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Oké. Allereerst mijn excuses, voorzitter, dat ik zo binnen kwam stormen. Ik had nog een ander debat. Het liep qua timing allemaal even wat anders.

De **voorzitter**:

Daar hebben we begrip voor. Gaat uw gang.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Dank u wel, voorzitter. Ik ga een kort verhaal houden. Vandaag spreken wij over duurzame luchtvaart. De luchtvaartsector wordt vaak in een hoekje weggedrukt dat vliegen vies en vervuilend zou zijn en de ijskappen laat smelten. Er is sprake van vliegschaamte.

Eigenlijk ligt de vervuiling vanuit de luchtvaartsector een stuk genuanceerder. Als we bijvoorbeeld kijken naar het stikstofprobleem, dan zien we een heel ander beeld. De luchthaven Schiphol stoot volgens de huidige normen te veel stikstof uit. Schiphol moet hierdoor inkrimpen naar 400.000 vluchten. Dat terwijl de commissie-Remkes het aandeel van de luchtvaart in de totale stikstofuitstoot becijferde op slechts 0,1%.

Afgelopen dinsdag nam ik de petitie van de VNV aan over stiller en efficiënter vliegen. JA21 staat achter het standpunt van de piloten en ziet dat de sector zelf bezig is met verduurzaming. Vliegtuigmaatschappijen worden gedwongen om over te stappen op biobrandstoffen. Echter, dit zijn alleen de Europese luchtvaartmaatschappijen. Qatar Airways hoeft zich bijvoorbeeld niet te houden aan de Europese klimaatwetgeving. Terwijl KLM vanaf 2030 jaarlijks 1 miljard euro extra moet gaan uitgeven aan biobrandstoffen, mag Qatar Airways zonder problemen in Europa landen. Dat vindt JA21 meten met twee maten en tot oneerlijke concurrentie leiden.

Voorzitter. JA21 is voor een duurzame luchtvaart op termijn, maar laat de luchtvaartmaatschappijen zelf ontwikkelen en verduurzamen. Daar zijn ze al druk mee bezig. Laten we ons daar in Den Haag niet te veel in mengen. Ook is JA21 van mening dat regels voor alle landen hetzelfde moeten zijn. De luchtvaart is en blijft uiteindelijk een internationale sector.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Goudzwaard. Ik kijk even rond of er interrupties zijn. De heren Boucke en Koerhuis zouden nog kunnen interrumperen, als ze daar behoefte aan hebben. Ik zie dat dat niet het geval is. Ik dank u voor uw bijdrage.

Ik kijk even naar de minister. Hij heeft een kwartier nodig. Dat betekent dat we elkaar om 16.00 uur terugzien.

De vergadering wordt van 15.41 uur tot 16.03 uur geschorst.

De voorzitter:

De minister is aan het woord voor zijn termijn.

Minister Harbers:

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Excuses, minister. Ik moet nog zeggen dat we hebben afgesproken vier interrupties te doen en te proberen om per interruptie één vraag te stellen.

Minister Harbers:

Dank u wel, voorzitter. Voordat ik op de gestelde vragen over de verduurzaming van de luchtvaart inga, reageer ik op de vraag over een artikel dat tijdens het debat op de site van De Telegraaf verscheen. Ik heb dat artikel even gelezen. Er zit een letterlijk citaat

van mij in en dat is eigenlijk mijn reactie op het bericht. Dat is het antwoord dat ik de Kamer in ieder debat over luchtvaart dit jaar heb gegeven; ik refereer namelijk aan de opdracht uit het coalitieakkoord om aan de ene kant de hubfunctie en de netwerkkwaliteit te waarborgen en aan de andere kant ook te kijken naar waarborgen voor het beteugelen van omgevingshinder. De opdracht is om dat in balans te brengen. Daar staat een jaartal bij, namelijk 2022. Dat is de opdracht die ik nauwgezet uitvoer. Het is overigens ook een complexe puzzel waarin heel veel belangen samenkomen, dus ik ben bezig om die puzzel te leggen. Ik kan nu nog niet zeggen wanneer die af is. Als die af is, neemt het kabinet een besluit. Zoals gebruikelijk krijgt de Kamer als eerste het kabinetsbesluit te horen. Daar wilde ik het op dit moment bij laten als het om dat artikel gaat.

De voorzitter:

Omdat het een hele duidelijke vraag was van een van de deelnemers kijk ik toch even rond of dit aanleiding geeft tot een vervolgvraag.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik begrijp dat de minister dit procedurele antwoord, dat hij kennelijk aan De Telegraaf heeft gegeven, ook nu hier in ons huis geeft. Ik ben sowieso blij dat hij aangeeft dat lenW in ieder geval wel de Kamer eerder dan de media gaat informeren, want dat gebeurt bij andere ministeries nogal vaak niet. Maar er is natuurlijk wel wat aan de hand. Heel Nederland is in rep en roer over de stikstofmaatregelen die in de landbouw genomen moeten worden. Eigenlijk blijft de vraag: waar blijven de luchtvaart, de industrie en de mobiliteit? Ik las dit artikel en dacht: eindelijk een perspectief. Een forse krimp, duidelijk. Voor GroenLinks is dit nog niet genoeg krimp, maar het is in ieder geval een goede stap.

De voorzitter:

En uw vraag is?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Mijn vraag aan de minister is dan toch waarom hij zo veel mensen zolang in onzekerheid laat, terwijl er in de landbouw nu wel duidelijke knopen doorgehakt worden.

De voorzitter:

Een duidelijke vraag.

Minister **Harbers:**

Eigenlijk zou ik dan gelijk dwars door mijn mapje heen moeten gaan, want hier zijn ook vragen over gesteld waar ik straks op terugkom. De stelling van mevrouw Kröger is dat er veel aan de hand is. Wat er aan de hand is, staat ook letterlijk in het coalitieakkoord, namelijk dat we het vestigingsklimaat en de netwerkkwaliteit recht willen doen en dat er rond Schiphol opgaven spelen op het gebied van bijvoorbeeld stikstofvergunningen en omgevingshinder. Dat is de opgave waar ik straks oplossingen bij zoek. Op de gestelde vragen over stikstof en de bijdrage van de luchtvaart kom ik later terug, want anders zou ik meteen weer moeten zoeken in mijn stapel. Maar dat komt straks langs.

De voorzitter:

Er komen meer antwoorden. De minister vervolgt zijn betoog.

Minister **Harbers**:

Dan half naar verduurzaming, want mevrouw Kröger had een aantal vragen over de zomerdrukke op Schiphol en het schrappen van vluchten, als dat aan de orde komt. Bij welke passagiers is dat dan? Uiteindelijk is dit een zaak van Schiphol en de luchtvaartmaatschappijen. Daarbij deed mevrouw Kröger de suggestie om vooral te kijken naar de transferpassagiers. Maar ik breng in herinnering dat de problemen met de drukke op Schiphol zitten bij de origin-destinationpassagiers, dus de mensen die echt vanaf Schiphol vliegen. Het gaat namelijk met name om problemen bij de securitycheck. Die gelden niet voor de transferpassagiers. Air/Rail-tickets zouden een mogelijkheid kunnen zijn; ik kom daar straks nog op terug. Ik laat ook niet na om deze mogelijkheid van treinreizen op korte afstand te benadrukken bij Schiphol en bij de vliegmaatschappijen, met name ook bij KLM. Twee jaar geleden hebben we afgesproken dat KLM een aantal van die vluchten moet overzetten naar de trein. Over een paar weken, op 17 juli, uit mijn hoofd, begint het met de eerste vlucht op Brussel die wordt omgezet naar de trein.

Ongetwijfeld zal mevrouw Kröger — want zo ken ik haar — zeggen: dat is er één; waar blijft de rest? Ik vind die eerste wel heel belangrijk omdat dit ook precies de mogelijkheden en ervaringen in beeld brengt van wat erbij komt kijken om vluchten naar de trein over te zetten. Dat heeft namelijk ook iets te maken met de overstap als je vervolgens door wilt vliegen. Het heeft ook iets te maken met de bagageafhandeling. Maar ik heb al diverse malen bij KLM de afspraak die we twee jaar geleden hebben gemaakt in herinnering gebracht, en dat het wat mij betreft ook niet bij één vlucht kan blijven. In hoeverre is het een oplossing voor deze zomer? Dat is uiteindelijk ook aan de luchthaven en de vliegmaatschappijen zelf. Maar ik kan me zomaar voorstellen, mochten er echt maatregelen komen zoals het schrappen van vluchten, dat de trein voor een aantal bestemmingen een heel goed alternatief kan zijn om recht te doen aan het belang van de reiziger.

Tot slot nog even over de slotverdeling. Dat punt hebben we volgens mij in een recent debat nog aan de orde gehad. Ook als er slots in het kader van de zomerproblematiek ingeleverd zouden moeten worden, gaat de onafhankelijke slotcoördinator daarover. De motie die mevrouw Kröger indiende, gaat over hoe dat zit als er verder in generieke zin ingeleverd zou moeten worden. Ik heb begrepen dat de Kamer die motie inderdaad heeft aangenomen. Conform datgene wat ik in het debat heb toegezegd, ga ik ermee aan de slag om dat voor de Kamer inzichtelijk te maken.

Bij dat blokje over de slotcoördinator was ook een van de vragen of ik er in Europa achteraan ga om te bekijken of de slotrichtlijn aangepast kan worden, zodat daarbij ook rekening gehouden kan worden met duurzaamheid. Ik vind dat een heel relevante vraag. Op dit moment beschikken wij namelijk niet over sturingsmogelijkheden om te zeggen: die vlucht wel en die vlucht niet, bijvoorbeeld korteaafstandsvluchten. Ik heb meteen een paar weken na het eerste debat dat wij in februari voerden in overleg met de verantwoordelijk Eurocommissaris die vraag op tafel gelegd. Ik heb gemerkt dat dit nog niet meteen op heel veel begrip en instemming kan rekenen, maar ik laat niet na om deze vraag in Europa te blijven stellen. Vooralsnog staat Nederland redelijk alleen bij

deze vraag. Het is dus ook nog een kwestie van allianties bouwen met andere lidstaten, waarvan ik aanneem dat zij in de komende jaren zelf ook in toenemende mate met deze vraag geconfronteerd zullen worden. Maar het is geen zaak die van de ene op de andere dag geregeld is. Het vergt echt wel een aanloop om op dit punt tot voldoende steun te komen, maar ik laat niet na om deze vraag voortdurend te stellen bij mijn Europese contacten.

Dat over alles rond Schiphol. Nu ga ik echt naar de duurzame brandstoffen.

De voorzitter:

Misschien kan de minister voor de duidelijkheid even voor de leden aangeven welke onderwerpen hij behandelt.

Minister Harbers:

Ja. Dat zijn duurzame brandstoffen, het CO₂-plafond, non-CO₂-uitstoot en stikstof; dat is het derde blok. Het vierde is innovatie. Dat is met name elektrisch vliegen. En dan heb ik nog een blok met varia en overige vragen over internationale luchtvaart.

Duurzame brandstoffen. Ik heb met belangstelling het onderlinge debat in de Kamer daarover gevolgd. Misschien is goed dat ik voordat ik op de vragen inga nog heel even een beeld schets van hoe ik ervaar dat er in de Europese Unie tegen Nederland aan wordt gekeken. Ik begrijp dat er heel veel vragen van de Kamer hierover zijn. Ik begrijp ook de wens om meer ambitie te tonen en hier echt een koplopersrol in te vervullen. In mijn optiek — dat beeld wil ik de Kamer ook wel meegeven — zitten wij ook stevig in de koplopersrol. Dat zagen we recent bijvoorbeeld bij de discussie over de review van de EU-aviationrichtlijn. Het contingent aan lidstaten dat zegt "is dit allemaal wel haalbaar en moeten we wel tot zulke percentages komen?" is groter dan het aantal lidstaten dat zegt: prima, dat moeten we doen; we doen er nog een schepje bovenop. Dat is het Nederlandse pleidooi. Er wordt ook met argusogen gekeken naar Nederland in de zin van: ja, jullie bouwen al fabrieken voor biokerosine en synthetische kerosine, maar wij dan? Dus laten we ook dat beeld vasthouden. Wij zitten stevig in de voorhoede en wij laten niet na te benadrukken hoe belangrijk dat is, en dat ook andere lidstaten een been moeten bijtrekken. Maar daar kijkt men met argusogen naar, waarbij er gezegd wordt: als jullie dat allemaal doen, kun je dan ook wat kerosine deze kant op sturen?

Het eerste waar ik op inga, is het volgende; de heer Van Raan heeft dat niet gevraagd, maar ik heb dat wel beloofd en het is een onderlegger onder veel vragen die gesteld zijn over hoe het nou zit met die toekomstige energievoorziening. Het gaat om de motie die de leden Van Raan en Kröger vorige week indienden tijdens het tweeminutendebat, om een plan op te stellen over de huidige en toekomstige energievraag in de verschillende sectoren. In de tussentijd ben ik dat zoals beloofd natuurlijk nagegaan, ook met mijn collega Jetten, de minister voor Klimaat en Energie. Feitelijk komt dit ook wel bij elkaar in zijn voornemen om het komend jaar een nationaal plan energiesysteem te presenteren, waarin we eigenlijk gewoon breed voor Nederland ingaan op de energievraag van de toekomst en de wijze waarop daaraan kan worden voldaan. Ik heb in reactie op de motie ook aangegeven om daarin ook goed te kijken naar wat de luchtvaart en de scheepvaart in dit verband aan energiebehoeften hebben, want daar hoort het vraagstuk in wezen ook thuis. Ik hoop dus dat dit een voldoende reactie is op

de motie van de leden Van Raan en Kröger, namelijk dat we die analyse sowieso maken, voor alle sectoren in Nederland.

Als we dat nationaal plan energiesysteem voor Nederland hebben, dan is het ook de vraag hoe je daaraan kunt voldoen. Dan weet je dus waar dat vandaan kan komen. Ik ga er eerlijk gezegd niet van uit dat we alle energie die wij in de toekomst nodig hebben ook lokaal van ons Nederlandse grondgebied halen; zie bijvoorbeeld de ambities van het havenbedrijf Rotterdam, dat eigenlijk ook al probeert om invulling te geven aan datgene wat de heren Bontenbal en Koerhuis aangaven. Zij zeiden dat Rotterdam nu al een importhaven van energie is; dat is nu voor fossiele brandstoffen zo, maar men is daar ook nu al bezig om te kijken waar bijvoorbeeld waterstof in de toekomst vandaan moet komen, om dat grootschalig te importeren via de haven van Rotterdam. Ik voel me wat dat betreft iets meer thuis bij de stellingname van de beide heren, die zeggen: we moeten dit toch op een wat grotere schaal bekijken dan alleen Nederland. Dan zou het toch prima moeten kunnen dat die puzzel uiteindelijk wel past in 2050.

De voorzitter:

Ik zie dat dit in ieder geval tot één vraag heeft geleid bij de heer Bontenbal en ook bij mijzelf, maar ik kijk eerst even rond of er nog andere vragen zijn. Dat is niet het geval. Dan geef ik eerst het woord aan de heer Bontenbal.

De heer Bontenbal (CDA):

Ik kan me voorstellen dat deze vraag voor u lastig te beantwoorden is, omdat het plan voor een nationaal energiesysteem natuurlijk vooral bij uw collega Jetten ligt. Maar worden daarin keuzes gemaakt of worden daarin opties weergegeven? In mijn bijdrage schetste ik dat je heel erg kunt inzetten op synthetische kerosine uit elektriciteit — dat is een kant van het spectrum — of dat je aan de andere kant gaat hangen en alles op basis van bio doet, waarbij je de bijproducten inzet in de groene circulaire economie. Dat maakt nogal uit. Ik snap dat er allerlei tinten tussen zitten, maar het maakt heel sterk uit hoe onze energievoorziening eruit gaat zien. Ik kan me ook voorstellen dat je daar nog geen keuzes in wilt maken, maar dat je opties schetst. Hoe moet ik dat voor me zien?

Minister Harbers:

Ik begrijp — dan moet ik ook voor mijn collega spreken — dat nog niet helemaal is uitgekristalliseerd hoe ver dat reikt. Hieraan parallel loopt natuurlijk het hele vraagstuk van de sector zelf, waar men nu en op termijn de meest kansrijke opties ziet. Vooralsnog ga ik ervan uit dat dit uit verschillende opties zal bestaan. We weten bijvoorbeeld — ik ga daar straks verder op in — dat voor korteafstandsvluchten met kleinere toestellen elektrisch vliegen mogelijk de beste oplossing is. Wat wij nu sporadisch en steeds meer beschikbaar hebben, is bijmenging van synthetische en biobrandstoffen. Maar er speelt natuurlijk ook de hele ontwikkeling van vliegen op waterstof, die nog in de kinderschoenen staat. Maar die zou op termijn wellicht, na 2030, weleens de grootste vlucht kunnen nemen, als je daarnaar rondvraagt in de sector. Dan kom je dus vanzelf in scenario's terecht. Ik zou er zelf ook voor willen waken dat we de keuzes te vroeg maken. Wel op tijd om het energiesysteem goed in te richten, maar niet zo vroeg dat je je alweer vastlegt op één optie, wetend dat de innovatie ook in de sector zelf nog voortdurend bezig is.

De **voorzitter**:

Ik zie dat die vraag niet voldoende beantwoord is, want er is een vervolgvraag van de heer Bontenbal.

De heer **Bontenbal** (CDA):

Met dat laatste ben ik het erg eens: een zekere mate van opties openlaten. Maar zouden er ook niet toch politieke keuzes gemaakt moeten worden? Als je alleen marktmechanismes hun werk laat doen, zou er weleens een uitkomst kunnen zijn die maatschappelijk niet optimaal is. Om het even heel concreet te maken: het kan dus zijn dat die partijen, ook omdat er misschien meer belangen en groter geld achter zitten, heel snel de productie van bijvoorbeeld windstroom opkopen. Dan koppelen we onze windparken heel snel aan elektrolyse en vervolgens snel aan fabrieken die SAF's maken, terwijl diezelfde waterstof misschien beter in de industrie had kunnen worden ingezet. Als we alleen marktmechanismes laten bepalen waar de inzet van duurzame energie of kernenergie — dat is ook duurzame energie — plaatsvindt, ben ik er dus niet gerust op dat de maatschappelijk goede keuzes worden gemaakt, zeg ik als CDA'er die misschien toch iets meer ingrijpen van de overheid verwacht op dit punt.

De **voorzitter**:

Waarvan akte, minister.

Minister **Harbers**:

Ik moet terugdenken aan de tijd dat ik zelf Kamerlid was en ook geregeld deze zorg uitsprak, dus ook in die zin herken ik dat. Als je dat plan hebt, spelen er natuurlijk heel veel dingen: ruimtebeslag, transport, veiligheid. Wat zijn nou reële opties? Met uw welnemen, dit lijken mij vragen en keuzes die juist op tafel komen als dat plan er is. Dat gebeurt in de eerste plaats onder regie van collega-minister Jetten, omdat het ook een trade-off kan zijn tussen heel veel verschillende sectoren. Dan moet je de vraag op tafel hebben welke sector bij welke brandstof de beste opties heeft.

De **voorzitter**:

Zoals altijd is het een kwestie van timing, meneer Bontenbal. De minister vraagt om nog wat geduld.

De heer **Boucke** (D66):

Nog heel even hierop voortbordurend: ik ben het eens met de vraag die de heer Bontenbal gesteld heeft, maar ik heb van de minister nog niet het antwoord gehoord dat ik gehoopt had te horen. We hebben heel lang gewacht met het maken van echt stevig klimaatbeleid. Ik vind dat we moeten leren van wat we nu weten. Het is, denk ik, wel belangrijk dat we nu voor de luchtvaart gaan werken aan een visie die niet alleen gaat over waar we de energie vandaan halen, of we hier voldoende hebben — waarschijnlijk niet — en uit welke landen die zou moeten komen, maar ook over de meer politieke vragen: hoe gaan we om met schaarste en wat komt eerst? Ik denk niet dat dat alleen aan de minister voor Klimaat en Energie is, die een Nationaal plan energiesysteem moet opzetten, want het heeft ook met de luchtvaart te maken. Ik zou de minister er dus toe willen oproepen om zelf met een visie voor de luchtvaart te komen. Ik heb zelf een viertal vragen gesteld, maar er zijn nog veel meer vragen die beantwoord moeten worden. Ik denk dat dat het pleidooi van de heer Bontenbal en volgens mij ook van de

heer Koerhuis was.

De voorzitter:

We gaan naar de minister, waarbij ik hem wil aanmoedigen om te antwoorden dat die visie in de Luchtvaartnota en de uitvoeringsagenda van het kabinet staat, of om het op een andere manier wat korter te houden.

Minister Harbers:

Dat zou ook precies mijn antwoord zijn. De Luchtvaartnota is, in combinatie met de afspraken die we hebben gemaakt aan de Duurzame Luchtvaarttafel, vooralsnog de koers die we varen. Het is nog niet helemaal uitgekristalliseerd, want het is in de loop van de jaren gewijzigd aan de hand van nieuwe inzichten, maar in de basis is dat wel de visie. Daarin staan voor de korte termijn biobrandstoffen en synthetische kerosine als subdoel, ook in de Europese verplichting.

De voorzitter:

Er is nog een vervolgvraag van de heer Boucke en dan een vraag van de heer Koerhuis.

De heer Boucke (D66):

Maar dat is nu net het punt: dat is niet voldoende. Ik denk dat we nu een stap verder moeten gaan. Ik verwacht van dit kabinet dat het nagaat waar die brandstoffen vandaan moeten komen, hoeveel groene stroom daarmee gemoeid is, waar die vandaan moet komen en hoe dat concurreert met andere behoeften. Dat staat allemaal niet in de Luchtvaartnota. Het is dus een goede basis — dat ben ik helemaal eens met de minister — maar het is nu tijd om een volgende stap te zetten. Dat was het gisteren al.

Minister Harbers:

Dan draaien we elkaar helemaal dol. We maken dat Nationale plan energiesysteem. Los daarvan hebben we bijvoorbeeld ook het duurzaamheidskader voor de biobrandstoffen. We hebben een impactanalyse van de Europese Commissie waarin staat dat er voldoende biobrandstoffen zijn voor de bijmengverplichtingen. Dat geldt ook voor synthetische kerosine. Er zijn gewoon een paar vragen voor de verdere toekomst die het kabinet, net als de heer Boucke, net als de Kamer, zeker onder ogen ziet, maar die niet nu, vandaag de dag, met de kennis van nu, te beantwoorden zijn. Die houden we echter wel voor ogen om ze op het juiste moment, als die keuzes gemaakt moeten worden, wel te kunnen beantwoorden.

De voorzitter:

Voldoende beantwoord voor de heer Boucke, althans voor dit moment.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik trek hierin samen op met de heren Bontenbal en Boucke; dat is ook niet gek in één coalitie. De minister heeft het steeds over ... Hoe schreef hij dat nou? Er komt een energiesysteem, een verkenning, een kaart, of wat het ook is, onder regie van de minister voor Klimaat en Energie, maar volgens mij is dat niet wat wij vragen. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is verantwoordelijk voor de brandstof in dit land. Laat ik daar maar even op focussen. Ik vroeg ook naar het groeipad en het plan voor brandstoffen. Daarvoor hoort de regie toch echt bij deze minister en bij dit

ministerie te liggen.

Daar wil ik nog iets aan toevoegen, voorzitter.

De voorzitter:

Maar dan geef ik eerst de minister de kans om ...

De heer Koerhuis (VVD):

Dat is goed. Ik kom er ...

De voorzitter:

De eerste vraag. U bent verantwoordelijk voor ...

Minister Harbers:

De energievoorziening valt inderdaad onder collega Jetten, maar daar werken we nauw mee samen. In dat hele Nationaal plan energiesysteem wordt ook in kaart gebracht wat in de toekomst de behoefte aan groene energie is, in welke vorm dan ook. Daar zullen ongetwijfeld keuzes achteraan komen. Ik was nog niet eens toegekomen aan de vraag van de heer Koerhuis. Hij refereerde niet alleen aan de luchtvaartsector, maar ook aan de Rotterdamse haven en vroeg naar een groeipad naar 2030-2050. Ook weer aan de Duurzame Luchtvaarttafel is met alle aangesloten sectorpartijen het Actieprogramma Duurzame Brandstoffen opgesteld. Dat is de handleiding aan de hand waarvan we de doelstellingen uit de Luchtvaartnota willen behalen. Onderdeel daarvan is overigens ook het aantrekken van investeringen in Nederland. Dat actieprogramma is dus het groeipad aan de hand waarvan we de productie van duurzame brandstoffen kunnen opvoeren. Daar is voor dit moment in ieder geval in voorzien, lijkt mij. Vanzelfsprekend volgen we nauwlettend of dat de goede kant opgaat. Je ziet dat er op dit gebied al behoorlijk wat investeringen in productiecapaciteit zijn aangekondigd.

De voorzitter:

Ik kijk even naar de heer Koerhuis om te zien of zijn vraag hiermee beantwoord is.

De heer Koerhuis (VVD):

Ja, maar ik heb nog een tweede vraag. De heer Bontenbal zei het al zo mooi. De minister zegt dat we niet te snel moeten gaan omdat je veelbelovende routes die later zichtbaar worden, nu misschien niet ziet. Ik wil daartegenover zetten dat duurzame-energiebronnen dan misschien al weggekocht zijn. We hebben het recent gezien in Engeland. Dat wil ik er dus tegenover zetten. We hebben wel de positie van de Rotterdamse haven te behouden, zoals de minister ook zei.

Minister Harbers:

Helemaal eens. Ik heb ook niet voor niets aan het begin gezegd dat we juist heel snel gaan in de ogen van Europa. Sommige keuzes moet je op het juiste moment maken. Maar ik ben het helemaal eens met de heer Koerhuis: het gaat ook om de positie van de haven en de brandstofvoorziening. Dat zit er allemaal in.

Daarmee heb ik al best veel van dit blokje gehad, maar er is ook nog gevraagd naar de "Fit for 55"-doelstelling in de lopende onderhandelingen, die niet op de 14% komt die

Nederland zich nationaal heeft voorgenomen. Ik heb overigens recent het verslag van de Transportraad naar de Kamer gestuurd, waarin u dat allemaal kunt nalezen. Los daarvan hebben we wel afgesproken, ook weer aan die Duurzame Luchtvaarttafel, dat we op vrijwillige basis nationaal wél naar die 14% gaan. Ik vind het heel fijn dat we dat met de sector al wel onderling overeengekomen zijn, overigens al voordat het "Fit for 55"-pakket in concept door de Europese Commissie was gepresenteerd.

De heer Bontenbal vroeg — dat is eigenlijk een variant op het voorgaande — of we synthetische kerosine of biokerosine kiezen. Wij zetten op dit moment in op beide, dus op zowel biokerosine als synthetische kerosine. De bijmengverplichting van de EU ziet erop dat er voor synthetische kerosine een subverplichting van ten minste 28% in 2050 ontstaat. Nederland zet in op verdere innovatie op het gebied van synthetische kerosine, ook om de sector ertoe te verleiden om die meer te gebruiken.

De voorzitter:

Dan hebben we nog twee interrupties, één van mevrouw Kröger en één van mezelf. Ik geef er de voorkeur aan om mevrouw Kröger als eerste het woord te geven.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank, voorzitter. Ook ik sluit me aan bij de vragen van de drie coalitiepartijen. We zijn nu bezig om besluiten te nemen over de toekomst van de luchtvaart in Nederland. Dan wil je toch een beeld hebben van hoe die er, op een duurzame manier, uit zou kunnen zien in 2030 en 2050. Ik heb vragen gesteld over bijvoorbeeld de inzet van biobrandstoffen, over het feit dat we dan ongelofelijk veel extra afval moeten importeren of produceren. Wil de minister meer afval gaan produceren zodat we een grondstof hebben voor biobrandstoffen? Dat kan ik me niet voorstellen. Ik kan de concrete vragen die we allemaal hebben niet rijmen met een beeld van hoe het past in 2050.

De voorzitter:

Kunt u uw vraag misschien iets scherper maken?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Mijn vraag is: wanneer komen die twee bij elkaar?

Minister Harbers:

Dat is een terechte vraag. Daarom ontrafel ik het ook even in twee tijdperken. We hebben nu de 14% vrijwillige nationale bijmenging in 2030. Op nationaal niveau zijn daar in beginsel voldoende brandstoffen voor, volgens de conclusies van het duurzaamheidskader biograndstoffen. Voor de bijmengverplichting op Europees niveau zijn er ook voldoende biobrandstoffen. Daar hebben we die impactanalyse van de Europese Commissie voor. Ik voorzie, ook als je het de sector vraagt, dat er na 2030 nog een transitie van op z'n minst een deel, een groot deel, van de luchtvaart richting waterstof zal plaatsvinden. Maar precies dat deel is natuurlijk wel afhankelijk van de snelheid van de stappen in de innovatie daarvoor. We zijn dus voortdurend bezig, in ieder geval met het doel dat we ons als eerste hebben gesteld, namelijk om te waarborgen dat we dat voor 2030 kunnen doen. Vanzelfsprekend gaan we geen extra afval produceren, want het is juist de bedoeling dat we die weg gaan verlaten.

De voorzitter:

Ik heb zelf ook een vraag, waarbij ik inga op iets wat we kennelijk met z'n vijven delen, ieder op z'n eigen manier. Ik wil het graag energetisch aanvliegen. Ik blijf bij die 4 miljard kilo kerosine, bij die 12 megaton die de sector zelf meent uit te stoten, wat ondersteund wordt door de Luchtvaartnota. Hoe gaat de minister dat tot 2030 invullen? Komt dat ... Laat ik het anders formuleren, scherper, hoop ik. Komt in die kaart, zoals de heer Koerhuis zegt, in dat energiesysteem, een energetische benadering van die omzetting? Zo veel kerosine nu; dat moet naar duurzaam; wat betekent dat voor de energiehuishouding?

Minister Harbers:

Ik moet eerlijk bekennen ... Het Nationaal plan energiesysteem valt onder de regie van een collega in het kabinet, dus ik moet het antwoord schuldig blijven op wat daar precies in staat. Ik kan het zo nodig later nog een keer op schrift zetten.

De voorzitter:

Dan heb ik een vervolgvraag, als de commissie het mij toestaat. Wil de minister dan toezeggen dat hij voor zijn inbreng voor lenW, en daarbinnen voor de luchtvaart, de energetische vraag neerlegt bij lenW? 4 miljard kilo kerosine, 178 miljard kilowatturen om dat voor 100% om te zetten naar synthetisch. Maar het wordt niet voor 100% synthetisch; er komt een mix. Hoeveel energie is die synthetische mix en hoe zit het met de andere vormen van brandstof? Wil hij toezeggen dat dat in ieder geval de inbreng is, een energetische inbreng? Dat lijkt me niet meer dan logisch als het gaat om de energiekaart. Ik hoop ook op steun van de collega's.

Minister Harbers:

Ik betwijfel of we dat op dit moment kunnen overzien, ook in relatie tot de toekomst en de ontwikkelingen die er nog komen. Voor de vraag waar je die brandstof vandaan haalt, verwijs ik weer naar het eerdere debat: in Nederland of ga je het verslepen? Daarom vind ik het zo van belang — maar daar kom ik straks nog op — dat we nu en ook straks onze sturing met name zoeken in allerlei bindende voorschriften op het gebied van CO₂-uitstoot. Ik denk dat het uiteindelijk een veel verstandigere benadering is als we daar de normen stellen, ook op weg naar 2030 en 2050. Dan is het vervolgens een zaak van de sector zelf om onder de gewenste en afbouwende CO₂-uitstoot te blijven. Overigens wordt het dan ook vanzelf een zaak van de sector zelf hoe ze in hun energiesysteem gaan voorzien, met inachtneming van alles wat ik zojuist heb gezegd over maatschappelijk gezien de goede keuzes maken en niet de energievoorraden helemaal laten opkopen door één sector terwijl ze in een andere sector veel beter bruikbaar waren.

De voorzitter:

Volgens mij komen we nu tot het hart van het debat. Ik merk dat de minister dan toch wat warrig wordt. De vraag is heel simpel: hoe ziet het energiesysteem eruit? De minister maakt zelf onderscheid tussen tot 2030 en na 2030. Hij schetst dat hij bezig is om dat te maken, samen met zijn collega. Dan is de volgende vraag niet meer dan logisch; de collega's hebben hem allemaal op hun manier gesteld en ik stel hem energetisch. Er is nu een bepaalde hoeveelheid kerosine die de lucht in wordt gejaagd door de sector. Er komt een bepaald CO₂-plafond. Dan kun je energetisch terugrekenen

hoeveel je dan kunt uitstoten. Dat moet gebeuren met synthetische brandstof en deels met biobrandstof. Daar moet je energetisch een antwoord op hebben, omdat de omzetting van fossiele kerosine naar synthetisch heel veel energie kost. Daar moet je dan toch wat specifiek in zijn. De afruil zien we dan later; dat is een politiek debat.

Minister Harbers:

Ik kan nog een keer met EZK kijken wat er meegenomen wordt in dat plan. Als uw rechtstreekse vraag is of ik bereid ben om deze dingen te gaan onderzoeken, is mijn antwoord dat ik mijn energie liever stop in het normeren van de CO₂-uitstoot waarbinnen de sector het werk moet gaan doen.

De voorzitter:

Ik zie dat dit leidt tot een vervolgvraag bij mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dit is natuurlijk een beetje een flauw antwoord. De vraag is heel simpel. Er wordt door EZK een energiesysteem ontwikkeld of geschetst. De vraag is: gaat lenW zeggen hoeveel de luchtvaart, reëel gezien, dan ongeveer nodig heeft? Is dat de taartpunt die lenW inbrengt en die dus onderdeel is van het energiesysteem dat EZK ontwikkelt? Dat is een simpele vraag, toch? Ik vind het bijna zonde dat ik hier een interruptie aan kwijt ben. Of is het antwoord gewoon "nee"? Dan is het een verspilde interruptie, maar is het wel een heel groot probleem.

De voorzitter:

Ik stel voor dat we deze vraag niet als interruptie tellen, want ik zag verschillende commissieleden instemmend knikken. Het is een soort groepsvraag.

Minister Harbers:

Maar dat heb ik al ... Wij zijn aangesloten op die ontwikkeling bij EZK. Wij brengen in beeld wat scheepvaart en luchtvaart — dat was ook de vraag van de heer Koerhuis — straks nodig hebben, naar de huidige inschatting. Ja, dus.

De voorzitter:

Een duidelijk antwoord, dank. U vervolgt uw betoog. Volgens mij hebben we inmiddels best wel veel onderwerpen aangeraakt.

Minister Harbers:

Dan kom ik bij het CO₂-plafond. De heer Boucke vroeg naar de variant CO₂-plafond per luchthaven. Dat klopt, dat is de basisaannname van dit hele project. Ook het kabinet hanteert de hypothese dat een plafond per luchthaven het meest kansrijk is, maar dit kabinet en ook het vorige kabinet hebben bij het begin van deze exercitie al wel geoordeeld dat het goed is om die hypothese ook te toetsen aan andere beleidsopties. Dat is ook goed gebruik in bijvoorbeeld Europese impactassessments. Ik ben ervan overtuigd dat de vergelijking van verschillende opties uiteindelijk de kwaliteit van de besluitvorming en van de invoering van het CO₂-plafond ten goede komt. Daarbij organiseren we overigens een brede participatie, waarbij ook Nederlandse en Europese milieuorganisaties zijn betrokken. Ik verwijs naar de eerdere toezegging over het lopende onderzoek, dat ik zodra het klaar is met de Kamer zal delen, evenals de keuze

voor het systeem van het CO₂-plafond. Dit is bijvoorbeeld een van de wettelijke dingen die we sowieso gaan invoeren om de uitstoot van CO₂ te borgen.

De voorzitter:

Ik wil hier graag mijn laatste interruptie aan wijden. Uw voorganger heeft gezegd: we gaan de luchtvaartsector als een normale sector behandelen. Dat is ook bevestigd in de Luchtvaartnota, dacht ik. Betekent dit dat het CO₂-plafond op dezelfde manier behandeld wordt als in de andere sectoren, dus laten we zeggen op de normale manier? Met andere woorden, is de uitzonderingspositie die de luchtvaartsector zich meende te kunnen veroorloven en toe-eigenen, daarmee de facto afgelopen?

Minister Harbers:

Ik weet niet wat de definitie van "uitzonderingspositie" is, maar ik behandel de luchtvaartsector als een normale sector, met inbegrip van de afspraken die we daarover hebben gemaakt. Over de luchtvaart hebben we bijvoorbeeld in het nationale Klimaatakkoord geen afspraken gemaakt, omdat we hebben geconstateerd dat het een sterk internationaal gereguleerde sector is. Dat betekent ook dat we hier primair aansluiten op de internationale regulering ETS, het "Fit for 55"-systeem en de brandstofbijmengingsregulering. Nationaal voegen we daar bijvoorbeeld het CO₂-plafond aan toe en overigens ook een verhoging van de vliegbelasting. Ik denk dat ik daarmee de sector normaal behandel. Andere sectoren hebben overigens ook geen CO₂-plafond zoals we dat voornemens zijn in te voeren voor de luchtvaart. Daar gaan we, denk ik, straks nog een stap verder in.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik zie dat ik geen interrupties meer heb, dus helaas.

Minister Harbers:

Ten aanzien van non-CO₂-uitstoot en stikstof. De heer Boucke vroeg naar de non-CO₂-uitstoot. Kan die in Europees verband worden gemonitord? Vorige week heeft het Europees Parlement haar positie op het EU-ETS-systeem voor luchtvaart vastgesteld, waarbij inderdaad ook monitoring, rapportage en verificatie van niet-CO₂-klimaat effecten worden voorgesteld. Ik kan het idee steunen om de Commissie op te dragen zo'n MRV-systeem te doen. Ik verwacht dat dit meer tijd kost dan het Europees Parlement wil geven, zes maanden na inwerkingtreding van de richtlijn. Dat even als kleine disclaimer. Ik wacht graag de resultaten af van het impactassessment van de Commissie over zo'n systeem. Maar de vraag kan ik dus steunen en ik zal dat ook doen.

De heer Van Raan vroeg ook nog in meer detail naar niet-CO₂-effecten van de luchtvaart. De niet-CO₂-effecten zijn zeker significant, maar hun bijdrage aan klimaatverandering kan afhangen van veel variabelen. Vooral de tijdshorizon waarop je kijkt, is relevant. De effecten van niet-CO₂-emissies kunnen sterk zijn, maar duren kort, uren tot enkele jaren, terwijl het effect van CO₂ honderden jaren duurt en daardoor ook een sterk cumulatief karakter heeft. Op basis van het EASA-rapport hierover uit 2020 zijn we vanuit mijn ministerie doorlopend in gesprek met de Europese Commissie en anderen, en wordt er bekeken hoe we de zes beleidsopties uit dat rapport verder kunnen brengen. Daar werken we dus aan.

Mevrouw Kröger vroeg naar de zeer zorgwekkende stoffen door de luchtvaart en het afstemmen van de Wet milieubeheer en de Wet luchtvaart. Eerder dit jaar ben ik in antwoord op Kamervragen al ingegaan op emissies van zeer zorgwekkende stoffen door de luchtvaart. Daarin heb ik ook al aangegeven dat zal worden bezien in welke mate de omgeving van luchthavens wordt beïnvloed door de uitstoot van die stoffen uit de luchtvaart. Ook pfas is een zeer zorgwekkende stof. Die nemen we daarin mee. Zodra die informatie beschikbaar is, bekijken we aan de hand daarvan welke vervolgstappen er nodig zijn. Het aanpassen van de Wet luchtvaart is dan ook een mogelijke vervolgstap. Zoals eerder aan de Kamer gemeld, komt daar in de tweede helft van dit jaar meer duidelijkheid over als de onderzoeken klaar zijn.

Over zwavel schreef mijn voorganger de Kamer al dat geheel ontzwavelen kostbaar is en dat wat ons betreft de prioriteit ligt bij duurzame kerosine, die zowel CO₂-emissies als niet-CO₂-emissies reduceert. Om meer inzicht te krijgen in de bijdrage van duurzame kerosine en schonere fossiele kerosine aan de reductie van niet-CO₂-emissies, hebben we een onderzoek uit laten voeren. Dat is ook naar de Kamer gestuurd. Nederland heeft de aanbevelingen uit dat rapport gedeeld en besproken met andere Europese landen, de Europese Commissie, diverse leden van het Europees Parlement en ngo's. Mede door onze inzet is in de algemene oriëntatie van de Transportraad op het Refuel EU-voorstel opgenomen dat de concentratie van zwavel en aromaten gemonitord en gerapporteerd moet worden door brandstofleveranciers. En monitoring doe je natuurlijk met het oogmerk om er meer over te weten te komen, om er zo nodig later maatregelen op te kunnen nemen.

Mevrouw Kröger verzocht om stikstofdata. Daarop is het antwoord dat LNV als eigenaar van de gesneuvelde PAS verantwoordelijk is voor de gegevens die daaraan ten grondslag liggen. De minister voor Natuur en Stikstof is derhalve verantwoordelijk voor het verstrekken van deze data. Momenteel is nog een procedure aanhangig bij de Raad van State en in dat licht is het niet aan mij om hierover verdere uitspraken te doen.

De heer Bontenbal vroeg naar de rekenvoorschriften voor stikstof. Die rekenvoorschriften zijn onderdeel van het AERIUS-rekenmodel en vallen ook onder de verantwoordelijkheid van de minister voor Natuur en Stikstof. Ze zijn gebaseerd op de laatste inzichten. Voor de rest van die vraag verwijs ik naar de minister voor Natuur en Stikstof.

De heer Bontenbal vroeg ook of we de bijdrage van de luchtvaart aan de totale stikstofuitstoot en depositie voldoende in kaart brengen. Het antwoord is "ja". De bijdrage van de luchtvaart is 0,11% van de totale nationale stikstofdepositie. Dat is de bijdrage van vliegtuigen die in Nederland landen en opstijgen, waarbij de bijdrage onder alsook boven de 3.000 voet is gemeten. Dat is overigens ook vorig jaar al in antwoord op Kamervragen aan de Kamer gemeld.

Als onderdeel van de besluitvorming van het kabinet van afgelopen vrijdag is al afgesproken — dat staat ook in de stukken — dat de minister voor Natuur en Stikstof in het voorjaar van 2023 ook voor andere sectoren richtinggevende stikstofdoelen zal bepalen. Daar maakt dan vanzelfsprekend de luchtvaart ook onderdeel van uit.

De **voorzitter**:

Dank u wel, minister. Ik zie dat er in ieder geval twee mensen zijn die u een vraag willen stellen. Ik zag eerst mevrouw Kröger en daarna de heer Bontenbal.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik heb zowel een vraag over zwavel als over stikstof, maar goed. Over stikstof zegt de minister nu: dat is eigendom van de minister van LNV. Ik stel mijn vraag aan het kabinet. Deze minister zit hier als vertegenwoordiger van het kabinet. Bovendien is een groot deel van de data in kwestie informatie die lenW heeft aangeleverd aan LNV. Dat is dus wel degelijk data van lenW. Het feit dat hier een Wob-procedure over loopt, ondermijnt op geen enkele manier artikel 68, waardoor ik als Kamerlid gewoon het recht heb om die informatie te krijgen. Dan vraag ik toch nogmaals naar de stikstofdata die gebruikt zijn voor de beoordelingen behorend tot de lijst van prioritaire projecten zoals opgesomd in de Staatscourant van 17 juni 2015.

De **voorzitter**:

Die werd aangeleverd, begrijp ik, door lenW en dit is de minister van lenW. Klopt dat?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ja.

Minister **Harbers**:

Dat laatste moet ik nagaan, maar ook de vraag zelf ... Aangezien ik niet zelf over deze gegevens beschik, zal ik de vraag opnemen met mijn collega. Dan kom ik daar later schriftelijk op terug richting de Kamer. Althans, ik dan wel mijn collega. Ik kan dat hier gewoon niet beantwoorden, omdat het een bevoegdheid van een collega-minister betreft.

De **voorzitter**:

Dat lijkt mij een voldoende antwoord. De minister komt hierop terug, hetzij met de data, hetzij met een uitleg waarom dat niet kan.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Graag voor het plenaire debat over stikstof dan.

Minister **Harbers**:

Ik zal dat opnemen met mijn collega.

De heer **Bontenbal** (CDA):

Ik twijfel een beetje of ik deze interruptie daar dan aan moet besteden, want mijn vraag ligt een beetje in die richting.

De **voorzitter**:

Dat is geheel aan u, meneer Bontenbal.

De heer **Bontenbal** (CDA):

Er is natuurlijk wel discussie over met name de hoogte en ook de manier van het trekken van die cirkel om een luchthaven. Ik zie ook berichten over onderzoek van de TU Delft.

Daaruit blijkt dat een deel toch best lokaal neer kan slaan, ook al weet ik dat dat onderzoek misschien een masterscriptie is of wat dan ook. We hebben dat onderzoek ook nog niet gezien. Maar het zou heel vervelend zijn als de suggestie is dat dit niet goed uitgerekend of doorgerekend is. Als op de website van het NLR staat dat er nog verbetermogelijkheden zijn, dan zou ik het de moeite waard vinden om daarnaar te kijken. Het getal dat u noemt, klopt voor heel Nederland, maar als we het hebben over regionale depositie, dan kan ik mij voorstellen dat het er wel degelijk toe doet, of zelfs heel erg toe kan doen, niet in een orde van grootte van 0,11% maar vele malen hoger. In die zin is het wel degelijk heel relevant om dat goed te weten.

De voorzitter:

Dat was een vraag en die telt als een interruptie.

Minister Harbers:

Ik ken het bericht van het NLR niet en ook niet de studie waar de heer Bontenbal aan refereert, maar ik zeg de Kamer toe dat wij daarnaar zullen kijken. Dan zien we welke inzichten ons dat brengt.

De voorzitter:

Mag ik dan voorstellen om dat in dezelfde brief mee te nemen, voor het stikstofdebat?

Minister Harbers:

Ik doe mijn best. Ik ken die studie niet, maar dat moet wel mogelijk zijn. We doen ons best.

De voorzitter:

Dank u wel. U vervolgt uw betoog. Excuus, er was toch nog een vraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ja, die gaat over het ontzwavelen. Het is toch een beetje pijnlijk dat zwavel heel veel vervuiling veroorzaakt en ook gezondheidseffecten heeft. We weten dat ontzwavelen kan. De minister zegt eigenlijk: het is te duur. Ik lees in de Kamerbrief dat het zwavelgehalte van fossiele kerosine terugbrengen tot in ieder geval het lage niveau in duurzame kerosine, "tegen beperkte meerkosten" mogelijk is. Dan zou ik zeggen: we gebruiken verschrikkelijk veel kerosine. De heer Van Raan heeft het een paar keer voorgerekend. Laten we dan in ieder geval zorgen dat dat zwavelgehalte zo laag mogelijk is. Laten we dat gewoon opleggen aan de luchtvaartmaatschappijen die op Schiphol tanken.

De voorzitter:

Een zwavelbeperkingsplicht voor kerosine? Moet ik het zo interpreteren? Ik wil de vraag wat scherper hebben.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Er ligt een aangenomen Kamermotie die erom vraagt zwavelarme kerosine tot de norm te maken. Mijn vraag aan de minister is: is het antwoord nu echt dat dat te duur is? Dat kan toch bijna niet.

Minister **Harbers**:

Laat ik twee dingen doen. Een van de dingen die hierbij spelen, is de beperkte voorraad die op dit moment beschikbaar is. Maar laat ik de vraag van mevrouw Kröger gewoon oppakken en laten we die inbrengen bij de Duurzame Luchtvaarttafel om te kijken welke verdere ambitie we op dat terrein kunnen aanhouden. Dan kom ik daar te gelegener tijd bij de Kamer op terug.

De **voorzitter**:

Op welke termijn zal dat zijn?

Minister **Harbers**:

Daar kom ik in tweede termijn even op terug.

De **voorzitter**:

Dank u wel. U zei: op twee manieren. De eerste manier is met de tafel in gesprek gaan, en de tweede manier ...

Minister **Harbers**:

Nee, de eerste is gewoon wel de constatering dat het in beperkte mate beschikbaar is.

De **voorzitter**:

De minister vervolgt zijn betoog.

Minister **Harbers**:

Ik hoor net dat we daarover in het vierde kwartaal kunnen rapporteren.

De **voorzitter**:

Vierde kwartaal. Mevrouw Kröger heeft dat meegekregen. Dank.

Minister **Harbers**:

De laatste vraag in dit blokje was de vraag van de heer Bontenbal wat de luchtvaart op het gebied van het beperken van de stikstofuitstoot verder doet. Ik verwijs naar het actieprogramma Emissiereductie luchtvaartsector van twee jaar geleden, toen we al druk bezig waren met de aanpak van het stikstofprobleem. Daarin zitten allerlei maatregelen, zoals het beperken van de stikstofuitstoot van het verkeer van en naar de luchthavens, maar ook het beperken van de uitstoot op de hele exploitatie van de luchthavens, elektrificatie van platformvoertuigen en nog heel wat meer van dat soort acties die ook al in gang gezet zijn.

Voorzitter. Dan het kopje innovatie. Het heet "innovatie", maar het gaat eigenlijk vooral over elektrisch vliegen, waar de heer Koerhuis naar vroeg.

De **voorzitter**:

Voordat u daaraan begint, stel ik voor dat u iets probeert te versnellen. Het is nu 16.50 uur en we hebben tot 17.30 uur de tijd, maar we willen ook nog een tweede termijn. Dus bij dezen dit verzoek. Dank u.

Minister **Harbers**:

In vliegende vaart. Het groeiplan naar 2030-2050. We hebben het actieprogramma Hybride elektrisch vliegen. Daar zit al een routekaart in naar het verduurzamen van grondgebonden operaties, general aviation en commerciële luchtvaart. Dat actieprogramma is twee jaar geleden naar de Kamer gestuurd. Een update van dit actieprogramma komt eind dit jaar. Ik pak de vraag op om alles wat we dan al meer weten over 2030-2050 op te nemen in de update van dat actieprogramma. Elektrisch vliegen is technisch gezien natuurlijk nog vol in ontwikkeling. Het zal misschien op sommige punten nog niet helemaal specifiek zijn, maar alles wat we inmiddels weten, voegen we toe. Ik hoop dat het verschijnen daarvan de vraag van de heer Koerhuis beantwoordt.

Dan kom ik bij het blokje overige vragen. De heren Koerhuis en Boucke vroegen naar de concurrentie tussen luchtverkeer binnen de EU en daarbuiten, ook omdat wij met Fit for 55 een aantal maatregelen nemen. Er ligt al een studie die laat zien dat er wegleffecten kunnen optreden. Die studie is ook naar de Kamer gestuurd. Op eerder verzoek van de Kamer is al verkend hoe we dit kunnen aanpakken via toevoeging aan de grensheffing, het CBAM in de Europese Unie en/of mogelijkheden om landen buiten de EU aan de klimaatdoelen te houden. Ik heb de Kamer daarover schriftelijk geïnformeerd. Koolstoflekage luchtvaart is op dit moment geen onderdeel van de grensheffing. De Europese Commissie staat op het standpunt dat de werking van de voorgenomen grensheffing eerst geëvalueerd moet worden voor de periode 2023-2025 en dat dan na de evaluatie gekeken kan worden naar een mogelijke uitbreiding van de reikwijdte van de grensheffing, bijvoorbeeld voor de luchtvaart.

Het zwaluwstaarten van de EU-klimaatdoelen met landen buiten Europa geldt primair voor de Europese Commissie. Dat kan bijvoorbeeld door "Fit for 55"-maatregelen mee te nemen in het externe luchtvaartbeleid van de Europese Commissie. Ook hiervoor heb ik aandacht gevraagd in Europees verband. Dat zal ik ook blijven doen de komende tijd. Men onderkent het vraagstuk wel, maar heeft gezegd: in die grensheffing kunnen we het niet onderbrengen. Laten we goed monitoren hoe dit straks loopt als we de maatregelen van Fit for 55 hebben. Ik blijf daar voortdurend bovenop zitten.

De **voorzitter**:

Ik zie een interruptie van de heer Koerhuis op dit punt.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik begrijp van de minister dat het met de CO₂-grensbelasting en de EU-invliegbelasting wat lastig is. Mijn vraag was of het al is aangedragen bij de Europese Commissie of in de Europese Raad. Ik hoor "ja". Dat is goed. Maar volgens mij zet het veel meer zoden aan de dijk om in ieder geval de luchtvaartsector aan de randen van de EU onder EU-klimaatregels te brengen. In hoeverre is de minister of eigenlijk de Europese Commissie daarin nu concrete stappen aan het zetten, zodat die daar gewoon onder komen te vallen?

De **voorzitter**:

Concrete stappen voor de landen aan de randen van de EU.

Minister **Harbers**:

Het ideale platform zou zijn als het Europees Parlement dat ook aan de Europese Commissie vraagt. Ik breng de vraag op. Men onderkent het probleem wel, maar ik heb niet het idee dat daarin nu al concrete stappen worden gezet. Ook dat is dus een kwestie van steun verzamelen in de Europese Unie. Iedereen ziet wel het probleem van een aantal hubs die net buiten de Europese grenzen liggen en zomaar van het "Fit for 55"-programma kunnen profiteren, maar dan in voor ons negatieve zin.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Een duidelijk antwoord. De heer Boucke, want de heer Koerhuis is door zijn interrupties heen. Nee, hij heeft er nog één.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Over het actieprogramma elektrisch vliegen. Wat ik graag zou willen, is niet alleen een actieprogramma, maar ook een groeipad tot 2030, tot 2050, met doelstellingen erin waar we de minister aan kunnen houden. Ik wil ook graag echt concrete doelstellingen voor elektrische sleepwagens, elektrische vliegtuigen, aantallen elektrische vluchten en laadinfrastructuur. Dat zit niet in het actieprogramma, maar ik zou dat wel graag willen krijgen van de minister, zodat we de minister ook ergens aan kunnen houden.

De **voorzitter**:

Misschien in het energetische plan?

Minister **Harbers**:

Ik meen net al aangegeven te hebben dat dit elementen zijn die ik mee wil nemen in de update van dat actieprogramma.

De **voorzitter**:

De heer Boucke had nog een vraag.

De heer **Boucke** (D66):

De minister deed een poging om antwoord te geven op mijn vraag, maar ik had het over de zwakte van CORSIA. In de brief die de minister aan de Kamer heeft geschreven, geeft hij aan dat CORSIA mogelijk verder wordt afgezwakt. Ik ben op zoek naar hoe we die afzwakking gaan compenseren of repareren. Jaren terug hadden we namelijk in Europa een plan om de emissies van de luchtvaart volledig onder het emissiehandelssysteem te brengen. We hebben op enig moment gezegd: weet je wat, we gaan met CORSIA aan de slag. Nu blijkt CORSIA afgezwakt te worden. Mijn vraag is wat gaat de minister doen? Mijn voorstel is: kom met een plan voor een Europese CO₂-heffing, mogelijk met CBAM erbij, om onze markt te beschermen. Ik zou de minister willen vragen om op een rijtje te zetten wat de opties zijn die we hebben. We weten immers dat afzwakking van CORSIA boven de markt hangt; laten daar dan op voorbereid zijn. Graag ontvang ik van de minister opties op papier. Wat als CORSIA afgezwakt wordt?

De **voorzitter**:

Duidelijke vraag. Daar kan ook een duidelijk antwoord op komen.

Minister **Harbers**:

Om te beginnen wordt CORSIA nog besproken in de herfst. De heer Boucke refereert daar ook aan. Onze inzet is helder: wij verzetten ons tegen die afzwakking. Mocht die er toch komen, dan hoop ik dat in ieder geval voor Nederland zo'n nationaal CO₂-plafond gaat helpen en dat we annex daaraan dan ook in de Europese Unie kijken wat ons te doen staat. We hebben in de Europese Unie behoorlijke ambities. Nu hebben we weliswaar gekozen voor het hybride model, intra-EU onder de ETS en daarbuiten onder CORSIA. Maar de werking van dat systeem moet wel overeind blijven en optimaal effect sorteren. Dat ben ik eens met de heer Boucke.

De **voorzitter**:

De heer Boucke heeft desalniettemin toch nog een vervolgvraag.

De heer **Boucke** (D66):

Dit is precies invulling geven aan het koploperschap. Je weet dat het in Montreal niet de kant opgaat die wij zouden willen. Daar moet je je op voorbereiden. Dat is wat ik van de minister vraag. Een CO₂-plafond luchthaven gaan we instellen, maar dat is nationaal. Waar ik de minister toe oproep, is om zich in Europees verband hard te maken voor alternatieve plannen, want dat is invulling geven aan het koploperschap.

De **voorzitter**:

Gaat u dat doen, minister, is de vraag van de heer Boucke.

Minister **Harbers**:

Vanzelfsprekend. Dat is ook inherent aan het antwoord dat ik zojuist gaf.

De andere vraag van de heer Boucke betrof het nadenken over een regeling voor het aantal zakelijke vluchten per werkgever. Dat is op zich een interessante suggestie. Ik zag niet alleen overeenkomsten, maar ook verschillen met de regeling die we hebben ten aanzien van mobiliteit in Nederland. In het Klimaatakkoord is die regeling bijvoorbeeld opgenomen omdat mobiliteit in het Klimaatakkoord zit. Over luchtvaart is in het Klimaatakkoord gezegd: die pakken we langs internationale weg aan en ook op Europees niveau. Bedrijven zouden er in ieder geval op vrijwillige basis iets mee kunnen doen. Ik denk wel dat er ook nog wat belemmeringen zullen zijn als je hier op Europees niveau naar gaat kijken, bijvoorbeeld met betrekking tot de interne markt en het vrije personenverkeer. Ik ben dus nog niet zover dat ik de door de heer Boucke gevraagde toezegging gelijk ga doen. Ik denk dat we onze energie nu echt beter op een aantal andere dingen kunnen richten dan alleen het reismotief, om in de luchtvaart tot verdere verduurzaming te komen.

De heer Koerhuis vroeg nog naar ruimte voor differentiatie in havengelden. Recent heb ik de Kamer geïnformeerd over wat de verschillende luchthavens in Nederland op dit gebied reeds doen, hoe ze differentiëren op basis van geluid. Het is aan de luchthavens om in overleg met de maatschappijen de tarieven vast te stellen en ook af te wegen wat maximaal haalbaar is. Ik wijs er wel op dat luchthavengelden in algemene zin een beperkt deel vormen van de operationele kosten van luchtvaartmaatschappijen. Je moet dus altijd nog meer doen om de overlast te verminderen. Het is altijd een slimme combinatie van beleid, financiële prikkels en innovatie. Maar ik blijf vanzelfsprekend in

overleg, ook na de inventarisatie die ik op verzoek van de motie van de heer Koerhuis naar de Kamer heb gestuurd, om te kijken wat men daar nu verder mee gaat doen.

De heer Goudzwaard is er niet meer, maar hij vroeg wel naar het pamflet van de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers. Ik heb kennisgenomen van dat pamflet en waardeer de betrokkenheid van de verkeersvliegers. Zij wijzen in hun pamflet op verschillende operationele mogelijkheden. Aan een aantal wordt nog gewerkt, bijvoorbeeld in de luchtruimherziening en in het project Single European Sky. Die maatregelen hebben potentie voor de reductie van geluid en lokale emissies, maar worden wellicht ook overschat in het pamflet. Het zijn op zichzelf allemaal nuttige maatregelen, maar het effect in de praktijk zou wellicht ietsje minder kunnen zijn dan de aanname die in het pamflet verscholen zit.

Voorzitter. Volgens mij ben ik daarmee aan het eind van de beantwoording van de gestelde vragen.

De voorzitter:

Dank u wel, minister. We zijn allemaal door de interrupties heen. Het is niet anders. Ik stel voor dat we de tweede termijn doen. Ik kijk even rond. Zou één minuut spreektijd genoeg zijn of hebben jullie meer tijd nodig? Laten we het op één minuut houden. We gaan het rijtje af, te beginnen bij de heer Boucke.

De heer Boucke (D66):

Dank je wel, voorzitter. Dank aan de minister voor de beantwoording van de vragen.

Voorzitter. Ik blijf erbij: vliegen verbindt, maar vliegen vervuilt ook. Ik heb een punt gemaakt van het snel en ambitieus verduurzamen van de luchtvaartsector. Dat vraagt om een duidelijke visie. Ik ben nog niet gerustgesteld dat de minister helemaal doorheeft wat wij aan deze kant van de tafel van hem vragen. Daarom vraag ik alvast een tweeminutendebat aan.

Ik druk de minister op het hart dat we echt behoefte hebben aan een integrale strategische visie voor 2030, 2040 en verder. Alle vragen die daarachter vandaan komen, zoals groene energie, import en productie, moeten daarbij betrokken worden. Zonder toezegging ga ik hier een motie over indienen.

Ik ben ook niet tevreden over het onderzoeken van instrumenten voor het verminderen van zakelijke vluchten, bijvoorbeeld een koolstofbudget. Ik vraag de minister nogmaals om dit in kaart te brengen.

Voorzitter. Ten slotte wil ik ook graag van de minister een toezegging dat de onmogelijkheden en de mogelijkheden van een Europese grensheffing in beeld gebracht worden als CORSIA verder wordt verzwakt.

Dank je wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Boucke. Hiermee hebben we het precedent dat we naar anderhalve

minuut spreektijd gaan. Gezien de tijd kan dat ook. De heer Koerhuis heeft dus iets meer tijd.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Voorzitter, dank u wel. Ik ben in ieder geval blij met de toezegging dat het groeipad en de doelstellingen voor de elektrische sleepwagens, elektrische vliegtuigen en elektrische vluchten in het nieuwe actieprogramma elektrisch vliegen komen. Dan kunnen we de minister daaraan houden.

Dan met betrekking tot bio- en synthetische brandstoffen. Volgens mij is de Kamer hier eensgezind over. Ik heb de minister gehoord: hij gaat met een claim komen op de Nederlandse energiekaart, die er gaat komen onder regie van de minister voor Klimaat en Energie. Maar het gaat mij ook om energie die de Rotterdamse haven uit het buitenland kan halen, niet alleen uit Nederland. De minister van Infrastructuur en Milieu is verantwoordelijk voor brandstoffen. De heer Van Raan zei het zo mooi: je kan heel goed uitrekenen op basis van de daling van de CO₂ in de luchtvaart hoeveel synthetische brandstoffen we nodig hebben als land. Laten we dat al mooi als eerste doelstelling voor de Rotterdamse haven neerzetten. Mijn vraag is hoe we dat voor mekaar gaan krijgen.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Keurig binnen de tijd, meneer Koerhuis. Het woord is aan mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Volgens mij is een kleinere luchtvaart, krimp, onvermijdelijk vanwege klimaat, stikstof, veiligheid, gezondheid. Er moet ongelooflijk veel gebeuren in de landbouw als je kijkt naar stikstof, maar eigenlijk alles wijst erop, hoewel de minister het niet wil bevestigen, dat dan ook de luchtvaart moet krimpen. Dan moeten we toch gaan sturen op het Schiphol dat we overhouden, zo vraag ik de minister. Dat gaat deze zomer gebeuren, begrijp ik, met 30% minder vluchten. Hoe zorgen we er nou voor dat we vakantievluchten niet inruilen voor vluchten met bijvoorbeeld 90% overstappers? Dat zou toch wonderlijk zijn. De minister trekt een beetje zijn handen van die discussie af, maar ik vind dat hij er wel een rol in heeft.

De **voorzitter**:

Een interruptie van de heer Koerhuis op dit punt.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik twijfelde al in de eerste termijn om het punt te gaan maken, maar nu wordt voor de tweede keer dat punt gemaakt. Laten we wel stellen dat voor de hubfunctie van Schiphol die intercontinentale vluchten zo belangrijk zijn. Voor een hubfunctie heb je overstappers nodig. Die overstappers houden de intercontinentale vluchten in de lucht. Dat zorgt voor die banenmotor rondom Schiphol. Laten we alsjeblieft de banen op en rondom Schiphol blijven koesteren.

De **voorzitter**:
En uw vraag?

De heer **Koerhuis** (VVD):
Dat was eigenlijk geen vraag, maar een oproep aan GroenLinks om ook op te komen voor de banen op en rondom Schiphol.

De **voorzitter**:
Mevrouw Kröger vervolgt haar betoog.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Ik wil hier toch op reageren, voorzitter. Er is schaarste op Schiphol; dat is duidelijk. Er is nu acute schaarste voor deze zomer. Het is heel wonderlijk dat je dan nog zo veel vluchten naar Londen zou hebben en dat je vluchten naar Brussel in de lucht houdt — dat is echt een bestemming die, zoals ook wordt aangegeven, alleen maar nodig is voor de overstappers — terwijl je vakantievluchten schrapt. Dat is eigenlijk niet uit te leggen. Ik hoop dat de heer Koerhuis, die in het vorige debat nog zei dat hij zo opkwam voor de vakantievlieger, dat toch met mij eens is.

Voorzitter. Ik heb nog wel een vraag, behalve als er nog een interruptie komt, over zwavel. De minister doet een soort van toezegging dat hij met de sector in gesprek gaat, maar er ligt gewoon een aangenomen Kamermotie van drie jaar oud die zegt: maak van zwavelarme kerosine de norm. Ik begrijp dat dit 1 cent per liter meer kost. Ik zeg: minister, waar wacht u op?

Ik sluit me aan bij eigenlijk alle opmerkingen over het energiesysteem. De minister zegt dat er genoeg grondstoffen zijn voor de biobrandstofbijmengverplichting. Ja, dat is zo als we vanuit heel Europa al die grondstoffen, al dat afval in Nederland inzetten. Maar die landen willen wellicht ook biobrandstoffen produceren of hebben andere noden. Heel graag daar nog een reactie op.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank u wel, mevrouw Kröger. Dan de heer Bontenbal.

De heer **Bontenbal** (CDA):
Voorzitter. Een mooi debat. Ik ben het met de minister eens dat je het niet nu al helemaal dicht moet timmeren als het gaat over de interactie tussen wat de luchtvaart aan duurzame brandstoffen nodig heeft en het Nederlandse energiesysteem. Ik ben het er ook mee eens dat je via een bijmengverplichting een heel eind moet komen. Maar iets in mij zegt ook dat er wel meer regie nodig is. Dat heeft er ook mee te maken dat, zoals u zelf al zei, de luchtvaart en de scheepvaart buiten de Nederlandse nationale CO₂-doelstellingen vallen. Daarmee heb je de facto een prikkel voor bijvoorbeeld de regering om zo veel mogelijk van de duurzame energie niet naar die sectoren te laten gaan, maar in de andere sectoren terecht te laten komen. Als je daar dingen in subsidieert, krijg je tenminste waar voor je geld, namelijk minder CO₂-uitstoot. Want de rest rekenen we op wonderbaarlijke wijze niet mee.

Er zit ook aan de andere kant een prikkel. Die is dat je de groene waterstof of andere duurzame-energiedragers inzet in sectoren waarin er het meest wordt betaald. Dat is een prikkel de andere kant op, maar ook die kan tot maatschappelijk niet-efficiënte oplossingen leiden. Dus ik denk dat er wel degelijk vanuit het Rijk wat meer sturende keuzes gemaakt moeten worden in waarvoor we duurzame energie willen inzetten en waar die de maatschappelijke waarde toevoegt.

Ik zie de voorzitter mij al streng aankijken, dus dit was mijn betoog.

De voorzitter:

Fijn dat het werkt. Het was ook mede om aan te geven dat mevrouw Kröger daar nog een vraag over heeft.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik heb daar toch nog een vraag over, want wij hebben bij EZK eerder een debat gehad over groene waterstof. We hebben toen ook een motie ingediend over een waterstofladder, juist omdat je wilt sturen op waar je die schaarse groene waterstof, in dit geval, of andere duurzame energie, inzet. Is de heer Bontenbal het met me eens dat we toch echt zo'n soort verdelingsmechanisme nodig hebben?

De heer Bontenbal (CDA):

Of het echt die waterstofladder zou moeten zijn, weet ik niet. Maar ik vind wel dat er iets van sturing in moet zijn. Ik geef één voorbeeld. Ik denk zelf dat inzet van waterstof in de gebouwde omgeving — zeker tot 2040 gok ik — geen verstandige keuze is, zeker omdat zuivere waterstof een veel hogere waarde heeft om het in te zetten in bijvoorbeeld de industrie. Ook op dat punt zou ik willen dat het Rijk in zo'n nationaal plan energiesysteem niet de suggestie wekt dat we allemaal binnenkort onze woningen verwarmen op waterstof. Ook daarin zul je een aantal keuzes moeten maken. Groen gas idem dito. Je kunt dat via bio-Ing de scheepvaart in duwen, maar je zou ook kunnen zeggen dat dit misschien wel de ultieme manier is om de gebouwde omgeving te verduurzamen en daar winst te boeken. Als je de markt alleen laat bepalen waar het heen gaat, dan gaat het gewoon naar de partij die er het meeste voor biedt. Maar dat zou ook weleens een suboptimale maatschappelijke keuze kunnen zijn. Ook daar zou ik voor andere energiedragers wat meer regie willen.

De voorzitter:

Dank. Als ik het goed samenvat, zie ik een soort overeenkomst tussen de heer Bontenbal en mevrouw Kröger dat er een soort van regie nodig is en dat er een soort van prioritering noodzakelijk is. Dat lijkt mij een mooie conclusie. Ik zie nog één vraag van de heer Koerhuis alvorens ikzelf met mijn afsluitende termijn kom.

De heer Koerhuis (VVD):

Ja, want nu beweegt de heer Bontenbal een klein stapje van mij af. We trokken zo mooi samen op als coalitie, zo van "hé, je kunt ook groene energie uit het buitenland halen". We zien heel veelbelovende ontwikkelingen in Zuid-Europa. De heer Bontenbal haalde Australië aan. Nu begint hij ineens toch wat angstig te worden en moeten we toch oppassen om niet te veel groene energie te gebruiken. Het moet toch niet gekker

worden!

De voorzitter:

Ik heb geen vraag gehoord, maar de heer Bontenbal wil er wel op reageren.

De heer Bontenbal (CDA):

Ik word niet angstig. Ik denk dat het heel realistisch is om te denken dat wij gewoon een deel van onze duurzame energie van buiten blijven halen als we dezelfde soort economische structuur houden. Als we allemaal in plaggenhutten gaan wonen, dan niet. Maar op het moment dat wij op een bepaalde manier voortgaan met bijvoorbeeld de industrie of de luchtvaart zoals wij die nu hebben, zul je veel energie van buiten moeten halen. Ik denk dat daar op zich ook niks op tegen is. Alleen, ik denk niet dat waterstof dezelfde functie gaat krijgen als gas nu heeft. Daar is het gewoon echt veel te schaars en nog te duur voor. Vandaar dat die keuze gemaakt moet worden.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan draag ik het voorzitterschap even over aan de heer Koerhuis.

Voorzitter: Koerhuis

De voorzitter:

Dan geef ik u het woord voor uw inbreng.

De heer Van Raan (PvdD):

Dank u wel, voorzitter. Als er één ding is dat ook in dit debat duidelijk is geworden, is dat de energetische vraag van de luchtvaart in schril contrast staat met de beloftes van de sector, maar ook met die van dit kabinet, om de luchtvaart te verduurzamen. Op korte termijn is die verduurzaming dus echt te kenschetsen als een leugen. Op de lange termijn is het op z'n best een mythe. Als je je realiseert dat de sector ondertussen gewoon doorgaat met uitstoten, is dat zelfs gevaarlijk. Mijn oproep is om in die energiekartaal, in dat energiesysteem, uit te gaan van 4 miljard kilo kerosine die verduurzaamd moet worden.

Daar wou ik het bij laten. Dank u wel.

De voorzitter:

Dan geef ik het u het voorzitterschap weer terug.

Voorzitter: Van Raan

De voorzitter:

Dank u wel. Ik kijk even naar de minister. Is vijf minuten genoeg? Ja? Dan schorsen we tot 17.15 uur.

De vergadering wordt van 17.12 uur tot 17.15 uur geschorst.

De voorzitter:

We gaan verder met de vergadering. Ik geef de minister het woord.

Minister **Harbers**:

Dank u wel, voorzitter. De vraag van de heer Boucke over de integrale strategische visie voor 2030, 2040 en 2050 neem ik even samen met de laatste vraag van de heer Van Raan. Collega Jetten is begonnen met de studie naar een nationaal plan voor het energiesysteem. IenW is daarop ook aangesloten voor onze sectoren. Volgens mij is het om ook verder te kunnen gaan op dit vraagstuk gewoon het handigst als ik de Kamer te zijner tijd — er is namelijk net mee begonnen en het doel is om volgend jaar tot een plan te komen — inzicht geef in welke gegevens tot aan 2050 wij voor deze sectoren aan EZK hebben aangeboden om op te nemen in dat energiesysteem. Volgens mij dekt dat zowel de vraag van de heer Boucke als de vraag van de heer Van Raan en alles wat daartussen zit, namelijk welke behoefte aan duurzame energievoorziening wij voor de luchtvaart verwachten tot aan 2050.

Dan was er de suggestie van de heer Boucke voor werkgevers. Ik heb er nog even naar gekeken. Ik zou ermee kunnen beginnen die suggestie in ieder geval ook in te brengen bij de coalitie Anders Reizen, die we ook voor andere mobiliteitsvormen hebben en waar bijvoorbeeld ook de overheid zelf bij zit, en daarmee aan te geven dat bijvoorbeeld reizen onder de 750 kilometer per trein en niet per vliegtuig gedaan moeten worden. Dan kijken we gewoon maar eens even hoever we komen met die coalitie en koppel ik dat aan de Kamer terug.

Dan over de mogelijkheden en onmogelijkheden van CORSIA. Nogmaals, onze inzet is anders in die onderhandelingen. Ik stel voor dat ik in het najaar in ieder geval ook in de Kamer aangeef wat wij aan mogelijkheden zien om toch aan die ambitie tegemoet te komen als die omlaaggaat.

De **voorzitter**:

Ik kijk de leden even aan. Ik heb daar een verduidelijkende vraag over namens de Partij voor de Dieren. De Torontobijeenkomst is ook in het najaar. Je wil natuurlijk nog wel iets kunnen meegeven aan de minister en daarmee op tijd zijn, dus misschien kan de minister iets verduidelijken over wanneer de brief er dan komt.

Minister **Harbers**:

Ja, we moeten gewoon even kijken wat lukt. Op zichzelf is de opdracht van de Kamer voor die bespreking heel duidelijk, want dat is ook mijn eigen inzet. Nederland heeft daarin een hoge inzet — daar hoeft u mij niet aan te herinneren — maar het is natuurlijk een wereldwijde organisatie, waarbij het zou kunnen dat die ambitie inderdaad omlaaggaat. Maar als dat de uitkomst zou zijn, zal ik daarna ook aan de Kamer rapporteren wat ons dan weer te doen staat.

De **voorzitter**:

Er is toch nog een verduidelijkende vraag van de heer Koerhuis.

De heer **Koerhuis** (VVD):

In de vorige termijn had de minister het er ook over dat hij dan eventueel het nationale CO₂-plafond als alternatief ziet. Ik wil even meegeven dat ik dat niet als alternatief zie voor wereldwijde afspraken en dat Europa en de omgeving van Europa dan iets moeten

doen, en niet Nederland in z'n eentje.

Minister **Harbers**:

Nee, dat klopt. Het is geen alternatief, maar het is wel iets wat we in ieder geval zelf nationaal nog doen. Maar het is geen alternatief hiervoor; dat ben ik met de heer Koerhuis eens.

Dan in antwoord op mevrouw Kröger: ja, het is wat het is. Ik begrijp haar vraag. Natuurlijk zou ik ook niets liever willen dan dat er een andere slotregulering in Europa was, waarin je inderdaad bijvoorbeeld zou kunnen sturen op vluchten op korte afstand, maar die regulering is niet beschikbaar. Een instrument dat er niet is en dat ik niet heb, kan ik dus ook niet inzetten.

Dan de zwavel. Ik probeer het nog één keer. Het begint bij de vaststelling dat de kerosinemarkt natuurlijk een mondiale markt is. Binnen die markt zit de kerosine die in Nederland getankt wordt al onder de maximale limieten. Naar ons oordeel zou het natuurlijk het allermooiste zijn als je die limieten mondiaal zou kunnen aanscherpen. Dat lukt niet. Dat lukt nóg niet, zegt de optimist in mij, maar dat is nog een beetje buiten bereik. Een vraag aan de Europese Commissie om de eigen standaard in de Europese Unie verder aan te scherpen, vindt ook nog niet voldoende weerklank. Tegelijkertijd zijn we nog druk in onderhandeling over de nieuwe richtlijn ReFuelEU Aviation. Daarover moet de trilog met het Parlement nog beginnen, dus ik ben ook heel benieuwd wat het oordeel van het Europees Parlement hierover is. We zijn nog niet aan de eindstreep en kijken wat we daarbij nog aan ambitie kunnen waarmaken.

Tot slot. De heer Bontenbal had een vraag. Zal ik alvast even antwoord geven aan de heer Bontenbal?

De **voorzitter**:

Ik was al even met de toezeggingen bezig. Heeft u een interruptie op dit punt, mevrouw Kröger? Oké, dan is het woord aan mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Toch op dat punt van de krimp deze zomer op Schiphol. De minister zegt eigenlijk: ik laat het aan de luchthaven en aan de maatschappijen; die moeten dan met elkaar maar besluiten wat er geschrapt wordt. Maar daar moet toch enige sturing op zijn? Dat is toch een maatschappelijke opgave? Willen wij nou die 60ste vlucht naar Londen hebben deze zomer of zeggen we: nee, die vakantievlucht heeft een grotere maatschappelijke waarde?

De **voorzitter**:

De vraag is duidelijk. Die gaat over de rol van de minister.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Schiphol is toch een publieke dienst?

Minister **Harbers**:

De vraag begrijp ik, maar de slotcoördinator voert de regulering die we hebben uit. Er

zijn in de Europese slotrichtlijn gewoon simpelweg geen mogelijkheden om bijvoorbeeld te zeggen: ik wil zo'n vlucht op Brussel met een korte afstand schrappen ten gunste van een andere vlucht. Die mogelijkheid is er simpelweg niet. Dat is ook exact de vraag die ik al in februari of maart aan de Europese Commissie heb gesteld: we zouden toch toe moeten naar een slotregulering in Europa waarbij je dat soort criteria wel kunt stellen? Maar die slotregulering is er niet. Ik denk dat ik het gevoelsmatig heel erg eens ben met mevrouw Kröger. Ik zou willen dat ik die instrumenten had, maar die zijn er niet.

De voorzitter:

De minister geeft goed weer dat er een gebrek aan instrumentarium is wat betreft een slotregulering. Er is nog een vervolgvraag van mevrouw Kröger. Kort.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Op welke basis en met welke criteria wordt er nu besloten welke vluchten geschrapt worden? Kan de minister dat dan uitleggen? Ik begrijp dat hij dat wellicht nu niet kan, maar kan hij daar schriftelijk op terugkomen?

De voorzitter:

Er is een verzoek om een brief van de minister om scherp te maken hoe keuzes nu gemaakt worden.

Minister Harbers:

Ik ben bereid om dat in een brief uiteen te zetten. De basis is waarschijnlijk gewoon dat dat naar evenredigheid gaat, maar ik ben zelf ook nog in afwachting van gesprekken tussen Schiphol en de vliegmaatschappijen en wat zij daarover afspreken. Mevrouw Kröger vraagt of je dat onderscheid kunt maken. Er is eerder wel een poging geweest van de ACNL, die de slotcoördinatie verricht, om te kijken naar dit soort criteria. Dat is door de rechter afgekeurd. Ja, zo simpel is het. Ik zou het misschien ook wel anders willen, maar zo is het.

De voorzitter:

Er komt dus een brief — die komt waarschijnlijk ook op vrij korte termijn — over de manier waarop Schiphol die keuzes gemaakt heeft. Dank u wel. Dan kijk ik nog even naar de heer Bontenbal. Ik geloof dat hij ook nog ...

Minister Harbers:

Nee, ik wou beginnen aan een reactie op het betoog van de heer Bontenbal.

De voorzitter:

Ah, kijk eens aan.

Minister Harbers:

Ik vond dat een loepzuiver betoog. Dat lijkt mij ook precies de reden waarom mijn collega in het kabinet werkt aan dat nationaal plan voor het energiesysteem, juist omdat je dat soort keuzes en maatschappelijke baten daarbij wilt meewegen, dus welke sectoren het meest behoefte hebben aan welke typen duurzame brandstof.

De voorzitter:

Dat is een mooie afsluiting met een pluim voor de heer Bontenbal.

Ik ga de toezeggingen voorlezen.

- De minister neemt contact op met de minister voor Natuur en Stikstof over de door mevrouw Kröger gevraagde stikstofdata, en komt hier bij de Kamer op terug vóór het plenaire stikstofdebat.
- De minister reageert schriftelijk op het door de heer Bontenbal aangehaalde citaat op de website van NLR over stikstof. Ook dit gaat gebeuren vóór het plenaire stikstofdebat.

Minister **Harbers**:

Ik ken de studie niet, dus we doen ons best. Als dat meer uitzoekerij vraagt, zal ik dat ook aan de Kamer melden.

De **voorzitter**:

Ja. Dat leidt nog tot een verduidelijkende vraag van de heer Bontenbal.

De heer **Bontenbal** (CDA):

Ik zit niet te wachten op een heel betoog over wat er allemaal op die website staat. Er zit wat ruimte in het beter meten van stikstof; daar gaat het natuurlijk om. Wat er op die website staat, is een haakje. Dus die check wil ik graag.

De **voorzitter**:

De minister knikt bevestigend. Dan de verdere toezeggingen.

- In het najaar ontvangt de Kamer een update van het Actieprogramma Hybride Elektrisch Vliegen, inclusief concrete doelstellingen voor de komende decennia. Dat was een toezegging aan de heer Koerhuis.
- De Kamer krijgt te zijner tijd inzicht in de gegevens met betrekking tot de luchtvaart tot 2050, die het ministerie verstrekt aan het ministerie EZK ten behoeve van het plan voor energiesystemen.

Het is misschien wel van belang dat "te zijner tijd" nog gespecificeerd wordt. Is dat nog voor het reces?

Minister **Harbers**:

Ik weet niet hoe dat proces in elkaar zit. Het zal niet voor het reces zijn, want het proces om überhaupt tot een plan te komen, is net gestart. De contourenbrief is vorige week naar de Kamer gegaan.

De **voorzitter**:

Misschien kunnen we met de minister in ieder geval afspreken dat hij dan even bevestigt wanneer het komt. Dan zien we wel of wij daar genoeg mee nemen, maar we snappen dat dat niet voor het reces is. Maar kan hij op z'n minst aangeven wanneer het wel is?

Minister **Harbers**:

Dat plan moet volgend jaar uiterlijk in het vierde kwartaal klaar zijn.

De **voorzitter**:

Dan de vijfde toezegging.

- De Kamer wordt er in een brief over geïnformeerd op basis van welke criteria er deze zomer vluchten zijn geschrapt. Dat was een toezegging aan mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger, ik geef u het woord. U mist nog een toezegging, begrijp ik.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

In eerste termijn heeft de minister gezegd dat hij over het ontzwavelen van kerosine in gesprek ging met de Luchtvaarttafel en dat hij daar in het vierde kwartaal op terug zou komen.

De **voorzitter**:

Dat klopt. Dan hebben we in totaal zes toezeggingen. En het lid Boucke heeft een tweeminutendebat aangevraagd. Als er verder niets is, dan dank ik de minister. Ik dank ook de leden en de mensen op de tribune.

Sluiting 17.26 uur.