

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over het antwoord op vragen van de leden Paternotte en Jetten over een mogelijk «klimaatakkoord» voor de luchtvaart.

De voorzitter van de commissie,  
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,  
Koerselman

<b>Inhoudsopgave</b>	<b>blz.</b>
<b>I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties</b>	<b>2</b>
Inleiding	2
VVD	3
CDA	3
D66	4
GroenLinks	6
SP	8
PvdD	8

## **I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties**

### **Inleiding**

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de gesprekken en onderhandelingen in Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO)-verband over de wijze waarin de internationale luchtvaartsector zijn uitstoot wil beperken om zo een bijdrage te leveren aan het klimaatakkoord van Parijs.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de beantwoording van de vragen van de leden Paternotte en Jetten (beiden D66) van 20 maart 2018 over een mogelijk «klimaatakkoord» voor de luchtvaart. Zij hebben nog enkele vragen.

De leden van de D66-fractie danken de Minister voor haar antwoord op vragen van de leden Paternotte en Jetten (beiden D66) over een mogelijk «klimaatakkoord» voor de luchtvaart, maar zijn daarmee niet gerustgesteld en hebben daarover voorts nog een aantal vragen en opmerkingen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennis genomen van de ontvangen antwoorden op de Kamervragen met betrekking tot het «Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation» (CORSIA)-onderhandelingen. De antwoorden op deze vragen bevestigen de vrees van deze leden dat de luchtvaartsector niet die emissiereductie zal bereiken die nodig is om ons klimaat te beschermen. Deze leden kunnen zich niet aan de indruk onttrekken dat de onderhandelingen worden gedomineerd door wat de sector zelf aangeeft te willen veranderen en niet door wat nodig is om het afgesproken doel van een CO<sub>2</sub>-neutrale economie over dertig jaar te bereiken. Nu de scheepvaartsector CO<sub>2</sub>-doelen heeft afgesproken, kan ook de luchtvaart niet langer achterblijven. Het is van belang dat Nederland in de onderhandelingen zich inzet voor concrete reductiedoelen voor de luchtvaart. De leden van de GroenLinks-fractie krijgen graag bevestiging van de Minister dat Nederland zich zal inzetten voor concrete reductiedoelstellingen voor de luchtvaart.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van de beantwoording door de Minister en hebben nog een aantal aanvullende vragen daarover.

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren hebben kennisgenomen van de antwoorden op de vragen van de leden Paternotte en Jetten over een mogelijk «klimaatakkoord» voor de luchtvaart.

## **VVD**

De leden van de VVD-fractie vinden de luchtvaart bij uitstek een mondiale aangelegenheid en juichen de stappen van ICAO toe. Deelt het kabinet deze mening?

De leden van de VVD-fractie willen op de hoogte gehouden worden van de voortgang en een appreciatie van het kabinet over de geboekte resultaten. Kan de Minister dat toezeggen?

Deze leden hebben geen behoefte om vooraf aanscherpingen mee te geven, aangezien een mondiaal resultaat eerst de voorkeur van deze leden geniet. Deelt het kabinet het standpunt dat een mondiaal akkoord beter is dan geen akkoord?

De leden van de VVD-fractie hebben vertrouwen in het kabinet dat ze ambitie toont en tegelijkertijd de balans met de realiteit van alledag waarbij veel landen geen of amper klimaatafspraken voor luchtvaart zullen willen, weet te bewaken.

De leden van de VVD-fractie benadrukken dat luchtvaart een sterk concurrentiegevoelige sector is waarbij het beprijzen van uitstoot bij voorkeur mondiaal en desnoods Europees dient te geschieden om een zoveel mogelijk een gelijk speelveld te bewaken en welvaarts- en banenverlies in Europa te voorkomen. Wat gaat het kabinet doen als het gelijke speelveld verder verslechtert? Hoe voorkomt het kabinet dat politieke partijen of het Europees parlement doorschieten in hun ambities en de Europese luchtvaart het loodje legt?

De leden van de VVD-fractie vragen hoe het kabinet omgaat met voorstellen van partijen die alleen of een eenzijdig nationaal beleid voor de luchtvaart voorstaan. Deelt de Minister de mening dat nationaal beleid weinig zoden aan de dijk zet? Deelt de Minister de mening dat het toewijzen van uitstoot aan luchtvaart per land niet realistisch is? Deelt de Minister de mening dat luchtvaart om die reden bewust buiten het klimaatakkoord is gehouden?

De leden van de VVD-fractie benadrukken de afspraken uit het regeerakkoord waarbij stillere en schonere vliegtuigen voordelen kunnen genieten en waarbij vooral onderzocht moet worden hoe accijns op kerosine en een btw op tickets, beiden in Europees verband, kunnen leiden tot een andere prijs voor vliegen.

De leden van de VVD-fractie hebben grote zorgen dat de Minister van Financiën tot op heden amper werk maakt van deze voorgestelde Europese accijns of btw op tickets en willen van het kabinet weten hoe het ervoor staat, welke stappen gezet zijn en met welk resultaat tot heden. Deze leden willen weten welke inspanningen zijn getroost voordat überhaupt sprake kan zijn van een vliegtax.

De leden van de VVD-fractie vragen welk nut een nationale vliegtax heeft, aangezien de opbrengst ook in de grote pot verdwijnt en niet ten goede komt aan verduurzaming. Deze leden vragen het kabinet de opgedane lessen inzake de vorige vliegtax naar de Kamer te sturen.

## **CDA**

De leden na de CDA-fractie vragen op welke termijn duidelijkheid zal bestaan over hoe de koolstofmarkten zich na 2020 zullen ontwikkelen. Welke rol speelt Nederland daarbij en op welke wijze kan tijdig inzicht wel verkregen worden?

De leden van de CDA-fractie vragen of een sluitend systeem in het verschiep ligt nu maatschappijen en landen geacht worden de emissies te monitoren, te verifiëren en te rapporteren terwijl er rekening wordt gehouden met de verschillen tussen maatschappijen en hun land. Leveren zo de zwakke maatschappijen en landen wel tijdig hun bijdrage?

De leden van de CDA-fractie wat de straf is indien landen of maatschappijen niet handelen conform de regels van de ICAO, de Conventie van Chicago en de bijbehorende Annexen.

De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd op welke wijze innovatie gestimuleerd wordt als het mondiale systeem CORSIA is ingevoerd.

De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd naar de motieven van landen om niet deel te willen nemen aan CORSIA, maar wel actief betrokken te willen zijn in het proces rondom CORSIA.

De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd naar de stand van zaken en de planning rondom de mogelijkheden om Europees een belasting in te voeren waarmee de reductie van CO<sub>2</sub> kan worden gestimuleerd.

## **D66**

De leden van de D66-fractie vragen of de Minister de mening van deze leden deelt dat de voorstellen die nu voorliggen en die tot doel hebben de wereldwijde luchtvaartsector zijn verantwoordelijkheid te laten nemen voor de klimaatdoelstellingen die in het kader van het Parijsakkoord zijn overeengekomen weliswaar een welkome eerste stap in de goede richting zijn, maar ook de nodige vragen oproepen en risico's met zich meebrengen, waardoor deze afspraken absoluut geen eindstation zijn maar eerder een vertrekpunt voor nadere onderhandelingen over aanscherping, risicomanagement en verdere uitwerking van maatregelen. Zo nee, waarom niet?

De leden van de D66-fractie zijn verheugd te lezen dat de Minister de zorgen van deze leden deelt over de vraag of de luchtvaart met deze voorstellen inderdaad het toegezegde resultaat van CO<sub>2</sub>-neutrale groei na 2020 zal bereiken. De leden van deze fractie vragen hoe de Minister de inzet van Nederland op het voorkomen van dubbelrekening van emissiereducties door luchtvaartmaatschappijen en de landen waar de projecten worden uitgevoerd precies zal vormgeven. Deze leden vragen voorts op welke moment en op welke manier Nederland dit standpunt te berde zal brengen, en of er ook proactief in de richting van andere landen gelobbyd zal worden in het kader van de onderhandelingen in de United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC), zodat het niet slechts een bespreekpunt wordt maar ook echt een serieuze onderhandelingsinzet. Zo nee, waarom niet?

De leden van de D66-fractie zijn ietwat sceptisch over de waarde die de Minister toekent aan dat er «rekening is gehouden met de verschillen tussen maatschappijen en hun land van registratie wat betreft de hoeveelheid emissies en het niveau van luchtvaartontwikkeling» inzake de systematiek betreffende monitoring, verslaggeving en verificatie. De leden van deze fractie vragen hoe zij deze passage precies moeten duiden, aangezien deze lezen hierin eerder een beweging zien richting allerlei uitzonderingen, opt-outs en beleid gericht op de laagste gemene deler dan de kwalitatieve waarborg die nodig is om een sterk internationaal systeem van transparantie en bijsturing op te tuigen. Ziet de Minister dit risico ook? Deze leden zijn er voorts van overtuigd dat bij uitstek de emissiereductiesystemen voor de lucht- en scheepvaart baat hebben bij

transparantie en vlekkeloze rapportage opdat er op tijd en scherp bijgestuurd kan worden, aangezien deze sectoren buiten de daarvoor in het leven geroepen systematiek van het Parijsakkoord vallen. Deelt de Minister deze mening en in welke mate is zij op dit punt tevreden met de uitkomst? Zo nee, waarom niet?

De leden van de D66-fractie lezen dat in antwoord op de vraag of het niet vreemd is dat er geen enkele consequenties zijn ingebouwd voor wanneer landen zich niet houden aan de afspraken, de Minister in algemene zin verwijst naar het gegeven dat «in principe» lidstaten van ICAO behoren te handelen conform de Conventie van Chicago en de bijbehorende Annexen. De leden van deze fractie vragen ten eerste hoe zij de passage «in principe» hier precies moeten duiden. Deze leden vragen ten tweede wat dan precies de rechts- dan wel dwangmiddelen zijn om lidstaten te bewegen zich te houden aan (onderdelen van) het genoemde Verdrag, en vragen voorts of de Minister voorbeelden kan noemen van zaken waarbij lidstaten zich niet aan (onderdelen van) het Verdrag hielden maar daarvoor zijn terechtgewezen, wat vervolgens alsnog leidde tot uitvoering van (onderdelen van) het Verdrag. Zo nee, waarom niet?

De leden van de D66-fractie lezen ook dat het «primair aan de staten (is) om hun luchtvaartmaatschappijen regels op te leggen en te controleren op het naleven daarvan». De leden van deze fractie vragen ten eerste hoe zich dit verhoudt tot de eerder genoemde in ICAO-verband overeengekomen systematiek van transparantie en bijsturing, waarbij zij zich afvragen of ook daar nu primair de staten op een nationaal niveau, of een VN-lichaam op VN-niveau toeziet op de kwaliteit en controleert op het handhaven van de afspraken. Deze leden vragen ten tweede of de Minister de mening deelt dat lidstaten op niet-naleving zeer voorzichtig of wellicht zelfs helemaal niet zullen acteren richting de eigen nationale luchtvaartmaatschappijen wanneer blijkt dat andere lidstaten dat ook niet doen en er daardoor mogelijk (aanzienlijke) concurrentienadelen optreden door unilateraal regels op te leggen en/of te handhaven. Deze leden vragen ten derde of het antwoord van de Minister betekent dat zij de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen inderdaad onverkort zal houden aan de afspraken die in ICAO-verband zijn of zullen worden vastgelegd?

De leden van de D66-fractie kunnen zich erin vinden in de woorden van de Minister dat één van de sleutelementen van het mondiale CORSIA systeem de kwaliteit is van de projecten die de emissiereductie-eenheden moeten leveren, aangezien uit meer dan de helft van de CO<sub>2</sub>-compenserende projecten op dit moment juist niet de beoogde CO<sub>2</sub>-reductie halen. De leden van deze fractie stellen daarbij wel de vraag hoe er dan precies wordt toegezien op de kwaliteit van deze projecten. Welke systematiek van controle, handhaving en bijsturing is hiervoor precies voorzien, en welke waarborgen zijn daar ingebouwd? Deze leden vrezen – afgaand op de antwoorden van de Minister – het gevaar dat we hier blijven hangen in intentieverklaringen in plaats van concrete maatregelen en vragen of de Minister deze vrees deelt. Zo nee, waarom niet? Zo ja, kan zij aangeven of zij de inzet van Nederland en anderen voor de totstandkoming van een transparant centraal registratiesysteem mét kwaliteitsborging kansrijk acht?

De leden van de D66-fractie zijn teleurgesteld te lezen dat een aantal van de broodnodige duurzaamheidseisen op het gebied van biokerosine gedurende de onderhandelingen van tafel zijn gehaald omdat daarover geen consensus kon worden bereikt. De leden van deze fractie achten de kwaliteit van biokerosine essentieel voor de verdere verduurzaming van de luchtvaart op korte en middellange termijn en vragen of de keuze om de discussie over duurzaamheidseisen uit te stellen niet simpelweg afstel

betekent. Deze leden vragen voorts of de Minister kan aangeven of zij de inzet van Nederland en anderen om op een later moment wel degelijk consensus hierover te bereiken kansrijk acht.

De leden van de D66-fractie constateren dat de Minister in de beantwoording van de door deze leden gestelde vraag 9 geen antwoord geeft op de kern van de onder dat punt gestelde vragen, namelijk of het inderdaad het geval is geweest dat landen als Rusland en Brazilië mee onderhandelde over een akkoord terwijl zij al hadden aangegeven geen onderdeel te zullen vormen van CORSIA, en of het niet verstandig is om met een groep landen die zich wel committeren een ambitieuze kopgroep te vormen. Deze leden vragen of de Minister alsnog antwoord kan geven op deze vragen en voorts of er een dergelijk kopgroep komt en zo nee, waarom niet?

De leden van de D66-fractie zijn verheugd te lezen dat het Ministerie van Financiën in samenwerking met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat de mogelijkheden onderzoekt om (Europees) een belasting in te voeren waarmee CO<sub>2</sub>-reductie kan worden gestimuleerd. De leden van deze fractie kijken uit naar de resultaten van dit onderzoek en hopen hier op een later moment met deze Minister over van gedachten te kunnen wisselen.

De leden van de D66-fractie vragen waarom de Minister de Kamer niet vooraf heeft geconsulteerd alvorens het huidige voorstel te accepteren.

De leden van de D66-fractie vragen ten slotte of de Minister de mening deelt dat, al het voorgaande afwegende, de afdrank van het mondiale CORSIA systeem op dit moment is dat het weliswaar een eerste stap in de goede richting is maar het zich niet kan meten met de ambitieuze insteek van het Klimaatakkoord van Parijs en de systematiek die daar achter schuilgaat qua transparantie, handhaving en bijsturing. Zo nee, waarom niet?

### **GroenLinks**

De leden van de GroenLinks-fractie onderkennen dat onderhandelingen tussen zoveel landen en zulke grote belangen een complexe aangelegenheid zijn. Deze leden waarderen het Nederlandse uitgangspunt van de noodzaak tot een integer systeem. Het zou te makkelijk zijn om met enkele algemene beloftes over biobrandstoffen en CO<sub>2</sub>-certificaten een frauduleus handelssysteem op te zetten dat zowel in de lucht als op de grond de situatie alleen maar erger maakt. Nederland moet er naar mening van deze leden voor waken, dat de afgesproken maatregelen CO<sub>2</sub>-emissies doen afnemen, zonder dat daarvoor in de plaats elders andere grote problemen ontstaan. De leden van de GroenLinks-fractie hebben ook bij eerdere en andere discussies rond biobrandstoffen gepleit voor strenge criteria voor land-use-change, het verstoken van voedselgewassen, natuurvernietiging, de bescherming van water bodem en lucht en daarmee het optuigen van een biobrandstoffen-sector die de facto even veel of zelfs meer CO<sub>2</sub> uitstoot dan bespaart. Tegelijkertijd vrezen de leden van de GroenLinks-fractie dat een levendige mondiale handel aan certificaten en emissierechten, zonder goede Governance-structuur, kan leiden tot fraude- en corruptiepraktijken, die vooral de rotte appels in de sector de meeste groeimogelijkheden opleveren. Dat alles maakt dat het streven binnen ICAO om met de nu voorgestelde maatregelen en systemen op termijn CO<sub>2</sub>-neutrale groei te realiseren, met zeer veel argwaan worden bekeken door de leden van de GroenLinks-fractie. Bovendien is het doel van CO<sub>2</sub>-neutrale groei volstrekt ontoereikend om

de doelstellingen van het klimaatakkoord van Parijs te halen. De voorgestelde middelen zijn op zijn best vaag en vol risico's.

De leden van de GroenLinks-fractie concluderen uit de antwoorden op deze Kamervragen van Paternotte en Jetten dat de Minister de voorkeur geeft aan een snelle invoer van een niet werkend systeem met veel leden boven een wel werkend systeem met bijvoorbeeld alleen de landen van de EU die zelf al eerder ambitieuzere doelen hebben afgesproken. De redenering dat het aandeel biobrandstoffen voorlopig nog klein zal zijn kan geen excuus zijn. De CORSIA-afspraken moeten er immers juist toe leiden dat alternatieve brandstoffen worden ontwikkeld en dat er een industrie ontstaat die in staat is om deze in voldoende mate te leveren. Door nu onvoldoende sociale- en duurzaamheidscriteria te stellen vrezen deze leden dat deze duurzame brandstoffen ook niet ontwikkeld worden. Tegelijkertijd leidt de suggestie dat de klimaatschade van de luchtvaartsector op termijn zal verdwijnen ertoe dat de noodzakelijke alternatieve infrastructuur voor emissievrij transport, zoals snelle treinen, niet wordt aangelegd. De systeemafhankelijkheid van vliegen enerzijds en slechte brandstoffen anderzijds blijft dan bestaan. De leden van de GroenLinks-fractie horen graag van de Minister hoe zij dit wil doorbreken en hoe zij denkt dat CORSIA hier praktisch aan zal bijdragen.

De leden van de GroenLinks-fractie benadrukken dat vooralsnog geen enkele afspraak, geen enkel systeem, geen bestaande techniek noch de markt, waar de CORSIA afspraken op zijn gebaseerd, voldoende zekerheid bieden om ook te doen wat nodig is om de klimaatdoelen te halen. Geen van de onderdelen die nodig zijn om het geheel te laten functioneren werkt (al) of geeft anderszins vertrouwen.

Om te voorkomen dat de CORSIA afspraken meer kwaad doen dan goed, is het wat de leden van de GroenLinks-fractie betreft absoluut noodzakelijk om minimaal de Nederlandse duurzaamheidscriteria toe te passen op alternatieve brandstoffen. Ook compensatieprojecten zouden aan strenge, objectiveerbare en verifieerbare criteria moeten voldoen om mee te mogen tellen in het systeem. Als de optelsom van emissies en emissie reducerende maatregelen niet (fors) positief is, is het wat deze leden betreft geen geschikte maatregel.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben begrepen dat Noorwegen heeft aangegeven dat de ambities fors hoger moeten wil Noorwegen deel blijven uitmaken van CORSIA. In de ogen van Noorwegen is het beter geen afspraak te hebben dan een slechte afspraak en kan Europa altijd terugvallen op de eigen ambitieuzere ETS-afspraken. Deze leden willen graag weten of de Nederlandse regering bereid is om Noorwegen hierin te steunen en eenzelfde positie in te nemen.

De leden van de GroenLinks-fractie willen verder benadrukken dat voor een realistische offset van de klimaatschade van de luchtvaart de additionele effecten van emissies op grote hoogte moeten worden meegenomen. Volgens de methodiek van het International Panel on Climate Change (IPCC) zal voor een ton CO<sub>2</sub> op hoogte, 2,7 ton op leefniveau moeten worden gecompenseerd om neutraal uit te komen. De leden van de GroenLinks-fractie vragen de Minister te bevestigen dat hier voldoende rekening mee wordt gehouden bij de vaststelling van de afspraken.

De leden van de GroenLinks-fractie verzoeken de Minister om de Kamer in detail te informeren over de onderhandelingen tussen de Europese Commissie, ICAO en tussen de Europese Commissie en de vliegtuigbouw-industrie en de positie van de Europese Commissie met betrekking tot

CO<sub>2</sub>-standaards voor nieuwe vliegtuigen. De leden van de GroenLinks-fractie zijn van mening dat transparantie en afrekenbaarheid van bestuurders een voorwaarde is voor democratische controle en dat daarom de Europese en daarvan afgeleid Nederlandse inzet bekend moet zijn. De leden van de GroenLinks-fractie zouden ook graag de schriftelijke reactie van de Nederlandse regering op de CORIA draft rules willen ontvangen en verzoeken de Minister deze voor 20 april aan de Kamer te sturen. De toekomst van de planeet kan wat de leden van de GroenLinks-fractie betreft niet worden geregeld in een achterkamertjesgesprek tussen EU-commissarissen en lobbyisten van de luchtvaartindustrie. Deze leden veronderstellen dat het kabinet dit standpunt deelt. Deze leden ontvangen daarom graag spoedig de belangrijkste stukken die inzicht geven in de posities van de Europese Commissie en waar deze op zijn gebaseerd.

## **SP**

De leden van de SP-fractie vragen of de Minister kan aangeven wat concreet de Nederlandse inzet is geweest tijdens de onderhandelingen binnen ICAO om de emissies van de luchtvaart te verminderen, en kan uiteengezet worden waarom voor deze inzet is gekozen?

De leden van de SP-fractie lezen dat om de emissies te monitoren, te verifiëren en te rapporteren, er momenteel regels ter goedkeuring liggen. Kan de Minister aangeven wanneer de beoordeling van deze regels plaatsvindt, en wanneer en hoe dit aan de Kamer teruggekoppeld zal worden? Het wereldwijde reductiesysteem heeft voor sommige landen grote gevolgen voor de organisatie en uitvoering. Deelt de Minister de zorgen van de leden van de SP-fractie dat die landen vertraging bij de uitvoering van de afspraken kunnen oplopen? Kan de Minister tevens aangeven wat die vertraging voor gevolgen kan hebben voor het reductiesysteem, en kan zij tevens aangeven of er afspraken zijn gemaakt of in wording zijn om in te grijpen wanneer landen hun afspraken niet nakomen? Deze leden snappen dat uiteindelijke handhaving primair de verantwoordelijkheid is van de individuele landen, maar juist omdat vliegverkeer regelmatig grensoverschrijdend is, is enig uniformiteit wel wenselijk. Kan de Minister aangeven hoe er onderlinge afstemming wordt gezocht in de wijze van handhaven, zodat er consequent wordt opgetreden?

De leden van de SP-fractie willen graag van de Minister weten wanneer het registratiesysteem, waarin bijgehouden wordt hoe luchtvaartmaatschappijen en landen de regels toepassen, wordt ingericht.

De leden van de SP-fractie constateren dat de huidige afspraken 87% van de internationale luchtvaart dekken. Kan de Minister aangeven welke acties de komende tijd ondernomen worden om dit percentage verder omhoog te brengen? Kan zij tevens aangeven hoe groot zij de kans acht dat 100% voor 2021 gehaald wordt, en wat de mogelijke consequenties zijn voor het niet halen van een 100%-dekkingspercentage?

## **PvdD**

De leden van de PvdD-fractie zijn het ten principale niet eens met de uitgangspunten van CORSIA. De wijze waarop dit systeem is ingericht, waarbij de emissie in de luchtvaartsector mag doorgroeien tot 2020 en vanaf dat jaar constant blijft door de groeiende emissies te compenseren door de rechten van andere sectoren af te kopen, maakt het onmogelijk om de klimaatdoelen te halen. CORSIA beoogt uitsluitend financieel bij te dragen aan versnelde emissiereducties bij andere sectoren door gebruik te maken van Certified Emission Reductions (CER's). Er wordt dus niet gereduceerd binnen de eigen sector, maar er lijkt te worden geparasiteerd



op andere sectoren. Hoe beoordeelt de Minister de inrichting van CORSIA? Heeft de Minister er vertrouwen in dat met dit systeem voldoende CO<sub>2</sub> zal worden gereduceerd om aan de klimaatdoelen te voldoen? Zo ja, waar baseert de Minister dit op?

De leden van de PvdD-fractie pleiten voor een hard reductiedoel voor de luchtvaartsector, zoals dat ook voor andere sectoren geldt. Zolang emissiereductie nog niet kan worden bewerkstelligd door innovatie op het gebied van CO<sub>2</sub>-neutrale brandstoffen en/of verbeterde vliegtuigtechniek, zal dit betekenen dat de luchtvaart logischerwijs een krimp tegemoet zal gaan om de klimaatdoelen te behalen. Hiervoor is het nodig om alternatieven voor de luchtvaart en gedragsverandering te stimuleren. Echte beprijzing van de externe schade van de luchtvaart is hard nodig. Deze leden vragen de Minister op welke wijze deze aspecten worden meege-  
nomen in de Nederlandse inbreng binnen ICAO en binnen de EU.

Tevens vragen de leden van de PvdD-fractie de Minister om toe te lichten op welke wijze Nederland gebruik zal maken van de driejaarlijkse en andere evaluatiemomenten «om het systeem verder te verbeteren op punten als duurzaamheid, effectiviteit en milieu-integriteit», zoals zij schrijft in de beantwoording van de schriftelijke vragen. Wat wordt hier concreet verstaan onder deze drie voorbeelden?

Met de Minister delen de leden van de PvdD-fractie de zorgen zoals die door de leden Paternotte en Jetten in hun schriftelijke vragen worden geuit over de daadwerkelijke CO<sub>2</sub>-reductie die wordt bewerkstelligd door dit systeem en de afhankelijkheid hierbij van het functioneren van de koolstofmarkten. Op welke wijze zal de Minister zich inzetten om te voorkomen dat dubbeltelling plaatsvindt van emissiereducties door luchtvaartmaatschappijen en de landen waar de projecten worden uitgevoerd? Welke mogelijkheden ziet de Minister om in te grijpen zodra er vermoedens bestaan dat er sprake is van dubbeltelling?

Tot slot vragen de leden van de PvdD-fractie of de Minister bereid is het rapport van de Committee Aviation Environmental Protection (CAEP) van ICAO met daarin de onderbouwing van de nieuwe CO<sub>2</sub>-emissiestandaarden voor de internationale luchtvaart aan de Kamer te sturen.