
8

Verduurzaming luchtvaart

Aan de orde is het **tweeminutendebat Verduurzaming luchtvaart (CD d.d. 16/06)**.

De voorzitter:

We gaan meteen over naar het tweeminutendebat Verduurzaming luchtvaart. We hebben vier deelnemers. De eerste is de heer Boucke van de fractie van D66. Het woord is aan hem.



De heer **Boucke** (D66):

Dank u wel, voorzitter. Ik heb twee moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat een verdere afzwakking van het Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSA) aanleiding kan zijn om het EU Emissions Trading System (ETS) verder aan te scherpen;

constaterende dat de verduurzamingsdoelstellingen voor de luchtvaartsector zo veel mogelijk hand in hand moeten gaan met het waarborgen van een gelijk speelveld;

verzoekt de regering in geval van verdere afzwakking van CORSA in Europees verband de mogelijkheden te onderzoeken hoe het intercontinentale vliegverkeer onder het ETS gebracht kan worden;

verzoekt de regering bij dit onderzoek de invoering van een grensheffing, bijvoorbeeld door opname in het Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM) of een CO₂-grensheffing te betrekken, en de Kamer hierover voor het einde van 2022 te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Boucke en Koerhuis.

Zij krijgt nr. 975 (31936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat Nederland een duurzame koploper in de luchtvaart wil worden;

overwegende dat dit vraagt om een visie, een plan en een groeipad voor de productie, opslag en het transport van

duurzame luchtvaartbrandstoffen en de productie en import van noodzakelijke duurzame energie in internationale context;

verzoekt de regering een visie, een plan en een groeipad tot 2030 en 2050 op te stellen ten aanzien van de productie, opslag en het transport van duurzame luchtvaartbrandstoffen, en daarbij de internationale context in de energietransitie te betrekken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Boucke, Koerhuis, Bontenbal en Van der Graaf.

Zij krijgt nr. 976 (31936).

De heer **Boucke** (D66):

Dank u wel.

De voorzitter:

Heel goed. Dan de heer Koerhuis van de VVD.



De heer **Koerhuis** (VVD):

Voorzitter. Vliegtuigen kunnen al vliegen op biobrandstoffen 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 windenergie op de Noordzee en van kernenergie, maar ook van zonne-energie uit Zuid-Europa. De heer Boucke heeft hiervoor een mooie motie ingediend. Ik wil daar nog aan toevoegen dat we als land in de Rotterdamse haven vooroplopen in fossiele brandstoffen, en ik wil dat we dat ook blijven doen bij biobrandstoffen en synthetische brandstoffen.

Dank u wel.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger van GroenLinks.



Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voorzitter. Ik heb een tweetal moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat 8% van de Nederlanders verantwoordelijk is voor 40% van onze vluchten;

overwegende dat dit vooral zakelijke vluchten zijn, waarvan een groot deel prima is te vervangen door videobellen;

constaterende dat 4% tot 12% van de beschikbare stoelen wordt aangewend voor beloningen uit frequentflyerprogramma's;

overwegende dat frequentflyerprogramma's vliegen aanmoedigen, zowel om extra punten te verdienen als bij de besteding ervan;

verzoekt de regering om te onderzoeken hoe frequentflyerprogramma's kunnen worden verboden, dan wel extra belast of anderszins effectief worden ontmoedigd,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Kröger.

Zij krijgt nr. 977 (31936).

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Tot slot een motie over stikstof.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Nederland de uitstoot van stikstofdioxide en ammoniak enorm moet beperken om zo aan rechterlijke uitspraken, wetten en verdragen te voldoen en de vergunningverlening weer op gang te brengen;

spreekt uit dat dit een gezamenlijke opgave voor heel Nederland is en dat alle sectoren van de economie, inclusief de luchtvaart, hier een evenredige bijdrage aan moeten leveren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Kröger en Bromet.

Zij krijgt nr. 978 (31936).

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan de heer Van Raan, van de fractie van de Partij voor de Dieren.

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

Ja, dank u wel, voorzitter. Ik zie dit maar als een herkansing. Ik hoop dat het deze keer beter gaat.

Ik breng de aangehouden motie op Kamerstuk 31936, nr. 956 in stemming. Die verzoekt de regering in kaart te brengen wat de energetische behoefte van de zee- en luchtvaart is.

Ik heb twee moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat ook de niet-CO₂-effecten van de luchtvaart een significante bijdrage leveren aan de klimaatcrisis;

verzoekt de regering op korte termijn met concreet beleid te komen om de niet-CO₂-effecten van de luchtvaart terug te dringen en als dit niet lukt aan te geven in welke andere sector deze additionele reductieopgave toch gerealiseerd gaat worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Raan en Kröger.

Zij krijgt nr. 979 (31936).

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

Dan de tweede motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in de media berichten verschijnen dat de Polderbaan mogelijk illegaal is aangelegd;

overwegende dat Schiphol nu moet aantonen dat door de groei van het vliegverkeer en de aanleg van de Polderbaan sinds 2003 de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden niet is toegenomen en dat kwetsbare flora en fauna niet zijn aangetast;

verzoekt de regering de Kamer uitgebreid te informeren over de aanleg van de Polderbaan, de besluitvorming destijds, een tijdlijn met onderliggende stukken en de relevante (milieu- en natuur)onderzoeken, alsmede de communicatie hierover tussen relevante departementen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Raan en Kröger.

Zij krijgt nr. 980 (31936).

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

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Van Haga heeft niet meegedaan aan het commissiedebat, maar hij vraagt uw aller toestemming om toch te mogen spreken. Ik stel voor dat wij hem die gelegenheid geven. Het woord is aan hem.



De heer **Van Haga** (Groep Van Haga):
Voorzitter, het is fantastisch, zo'n cadeau van de collega's. Dank u wel allemaal.

De voorzitter:
Geniet er maar van.

De heer **Van Haga** (Groep Van Haga):
Ja, ik sta te genieten. Even dit momentje beleven. Dank u wel.

Goed. Twee moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de vliegticketbelasting per 2023 met 400 miljoen wordt verhoogd;

overwegende dat vliegen voor iedereen bereikbaar moet blijven;

verzoekt de regering om de verhoging van de vliegticketbelasting te schrappen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:
Deze motie is voorgesteld door de leden Van Haga en Smolders.

Zij krijgt nr. 981 (31936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de luchtvaartsector in Nederland na corona diverse financiële tegenvallers te verwerken kreeg die een directe impact hebben op het verdienen van de branche;

constaterende dat deze structureel lagere omzet als gevolg heeft dat er minder geld beschikbaar is om technologische ontwikkelingen door te voeren;

overwegende dat juist deze technologieslag nodig is om vliegen toekomstbestendig te maken;

constaterende dat het kabinet in het coalitieakkoord benoemt dat de opbrengst van de vliegticketbelasting deels aangewend wordt voor verduurzaming van de luchtvaart;

verzoekt de regering om voor de behandeling van het Belastingplan te concretiseren welk substantieel deel van de opbrengsten van de vliegticketbelasting gebruikt wordt om technologische ontwikkelingen in de luchtvaart blijvend te stimuleren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:
Deze motie is voorgesteld door de leden Van Haga en Smolders.

Zij krijgt nr. 982 (31936).

De heer **Van Haga** (Groep Van Haga):
Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:
U bedankt. Tot zover de Kamer. Ik schors voor twee minuten en dan gaan we luisteren naar de minister.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:
Het woord is aan de minister.



Minister Harbers:
Voorzitter, dank u wel.

De motie op stuk nr. 975 is van de heer Boucke en de heer Koerhuis. Dit zijn elementen die Nederland vaak inbrengt; zeker het punt van de grensheffing. Dat zullen wij ook blijven inbrengen. Ik zeg daarbij dat het realiteitsgehalte op de korte termijn nog niet hoog is; dat weet de Kamer. Maar als ik de motie als inspanningsverplichting mag zien, zeg ik: die inspanning blijf ik leveren. Datzelfde geldt voor het andere verzoek, over vliegverkeer onder het ETS. Dat is ook door de Commissie onderzocht in het impactassessment van Fit for 55 van vorig jaar. Het is vier keer eerder besproken. Vorige week besloot de Milieuraad wederom tot de intra-EU-scope voor het ETS. Dus ik kan de motie oordeel Kamer geven, maar weet dat het zeker op dat ETS-punt niet realistisch is dat dat gaat gebeuren. Het andere beschouw ik als steun in de rug voor de blijvende inspanning rond de grensheffing. Dus echt in die uitleg kan ik de motie oordeel Kamer geven; anders moet ik die ontraden.

Over de motie op stuk nr. 976 laat ik het oordeel ook aan de Kamer. Daarbij zal ik het invullen zoals we het in het debat hebben uitgewisseld. Ik zal de informatie die wij aan EZK verstrekken rondom de vraagkant van energie voor de luchtvaartsector, met de Kamer delen. Uiteindelijk zal het Nationaal plan energiesysteem ook kijken naar de beschikbaarheid van energie voor de productie van alle duurzame energiebronnen. Dus binnen die context kan ik de motie oordeel Kamer geven.

De motie op stuk nr. 977, over frequentflyerprogramma's, moet ik ontraden. Het zijn op zichzelf sympathieke suggesties. Wellicht dat bedrijven er op vrijwillige basis iets mee doen, maar wij kunnen dit soort dingen niet afdwingen. Los daarvan gaat het om mondiale programma's, dus de facto zou je hiermee één frequentflyerprogramma stoppen en zouden alle honderden andere blijven. Dus ik kan niet anders dan die motie ontraden.

De voorzitter:
Eén korte vraag.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Een korte vraag en een korte opmerking. De opmerking is dat lid Van Raan ook graag onder deze motie wil. De korte vraag is deze. De minister doet allerlei dingen in de Duurzame Luchtvaarttafel. Daar zitten Nederlandse luchtvaartmaatschappijen aan tafel. De motie is een onderzoeksmotie. Ik zou de minister toch willen vragen of hij dit aan die Duurzame Luchtvaarttafel als thema vanuit het ministerie in wil brengen.

Minister Harbers:

Nee, voorzitter, ik hou het graag bij suggesties die echt werkbaar zijn. Dit kan ik op deze laatste dag voor de zomer helaas niet toezeggen aan mevrouw Kröger.

De motie op stuk nr. 978 vraagt een uitspraak van de Kamer en vergt dus geen oordeel van mij.

De motie op stuk nr. 979: daar hebben we ook over gesproken in het debat. Ik kan de motie oordeel Kamer geven. Ik wil wel een afspraak maken over wat de Kamer dan verstaat onder "op korte termijn". Ik zou dat begin 2023 concreet inzichtelijk kunnen maken. Daarmee kan de motie oordeel Kamer krijgen.

De motie op stuk nr. 980 gaat over de in behandeling zijnde aanvraag voor een Wnb-vergunning van Schiphol. Ik ontraad deze motie. Het is overigens ook aan de minister voor Natuur en Stikstof om de verstrekking van de natuurvergunning te beoordelen.

Dan kom ik op de motie op stuk nr. 981. Die ontraad ik, want het kabinet heeft het voornemen om de vliegticketbelasting te verhogen.

De motie op stuk nr. 982 ontraad ik ook. De staatssecretaris van Financiën is primair verantwoordelijk voor de vliegbelasting. In het coalitieakkoord wordt wel gesproken over een gedeeltelijke terugsluis, maar daar is nog geen financiële dekking voor opgenomen. Uiteindelijk wordt de Kamer op Prinsjesdag geïnformeerd over de vormgeving van de vliegbelasting via het Belastingplan. In deze vorm ontraad ik de motie.

Dan heb ik nog een appreciatie van de eerder ingediende motie van de heer Van Raan. Die gaat weer net wat verder dan de motie op stuk nr. 976, die ik zojuist oordeel Kamer heb gegeven. In het debat verenigden we ons al op de uitkomst om dat eigenlijk langs de lijnen van de motie op stuk nr. 976 te doen. Deze motie gaat verder en om die reden ontraad ik de motie op stuk nr. 956.

De voorzitter:
Prima, dank u wel. De heer Van Raan, kort.

De heer Van Raan (PvdD):

Dank voor "oordeel Kamer" op de motie op stuk nr. 979. Ik heb wel een vraag over de motie op stuk nr. 980. Die gaat niet over het lopende vergunningsproces, want ook daar is Schiphol nog druk bezig met de ontbrekende vergunning. Dit gaat echt over de aanleg van de Polderbaan. Het is eigenlijk een informatieverzoek conform artikel 68. Daarom snap ik niet goed dat de minister die motie ontraadt.

Minister Harbers:

Om te beginnen ontraad ik de motie vanwege de constatering "mogelijk illegaal" en "moet aantonen". Dat aantonen is allemaal onderdeel van de huidige procedure voor een vergunning via de Wet natuurbescherming. Ik heb eerder aangegeven dat, als die verstrekt wordt, uiteindelijk de hele onderliggende aannames en criteria daarvoor bekend worden. Los daarvan zijn dit vraagstukken die niet onder mijn ministerie vallen, maar onder het ministerie van LNV. Er zijn dus twee redenen om die motie op dit moment te ontraden.

De voorzitter:
Helder. Tot zover dit debat. Dank aan de minister.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:
Wij gaan hedenavond ergens laat stemmen over deze moties.

Dank u, minister. Tot zover. Ik schors voor de lunch tot 13.00 uur. Daarna gaan we stemmen.

De vergadering wordt van 12.20 uur tot 13.00 uur geschorst.