

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

3081

Vragen van het lid **Van Raan** (PvdD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Qatar Airways CEO says aviation industry will miss 2050 net zero target»* (ingezonden 14 juni 2023).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 4 juli 2023).

Vraag 1

Deelt u de analyse van de CEO van Qatar Airways dat de doelstellingen voor de emissies van de luchtvaartsector een «PR exercise» zijn?¹

Antwoord 1

Nee. De luchtvaartsector ziet het belang van verduurzaming en zet daar dan ook de nodige stappen toe. De publieke opinie heeft een bijdrage geleverd door het belang van het klimaat en het verkleinen van de impact van luchtvaart op het klimaat voor het voetlicht te brengen.

Vraag 2

Deelt u de volgende analyse van de CEO van Qatar Airways: «aviation is on track to miss its target to achieve net zero status in 2050»? Zo nee, waaruit maakt u op dat de luchtvaartsector wel op schema ligt met het doel van netto nul emissies in 2050?

Antwoord 2

Nee, die analyse wordt niet gedeeld. In oktober 2022 heeft de 41^e Algemene Vergadering van de VN-burgerluchtvaartorganisatie ICAO de historische afspraak gemaakt om de internationale burgerluchtvaart in 2050 op netto-nul CO₂ te krijgen. Op dit moment draagt Nederland bij aan diverse vervolgacties in expertgroepen van ICAO, te weten een monitoringssystematiek en een herziening van de CO₂-standaard voor vliegtuigen. Daarnaast beoogt Nederland een mondiaal kwantitatief doel voor het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen (SAF) af te spreken op de derde mondiale conferentie over luchtvaart en alternatieve brandstoffen (CAAF/3) in Dubai in november dit jaar.

¹ Website CNN, «Qatar Airways CEO says aviation industry will miss 2050 net zero target», 5 juni 2023 (<https://edition.cnn.com/2023/06/05/business/qatar-airways-net-zero-aviation/index.html>).

Verdere concretisering van het nieuwe mondiale 2050-doel is nodig om dat doel te halen en daarvoor zijn nadere afspraken nodig over de invulling, zowel qua maatregelen, geografische verspreiding, als in de tijd. Pas dan kan een echte analyse plaatsvinden over of het nieuwe doel voor 2050 gehaald gaat worden.

De doelstellingen in Nederland en de EU bestaan al langer en zijn dus al concreet ingevuld met maatregelen die aan de doelstelling bij moeten dragen. Denk daarbij aan het EU ETS, dat al in 2040 op netto-nul CO₂ zal uitkomen voor alle emissies die eronder vallen.

Vraag 3

Hoe zit dat voor de Nederlandse doelen in 2050?

Antwoord 3

Het Nederlandse klimaatdoel voor de luchtvaart in 2050 is minimaal 50% minder CO₂-uitstoot van vertrekkende vluchten dan in 2005. De reductie moet daarbij volledig binnen de sector plaatsvinden en mag niet gecompenseerd worden met compensatie in andere sectoren. Op basis van huidige inzichten, onder andere opgedaan met de effectenstudie naar een CO₂-plafond², is de inschatting dat dit doel gehaald wordt. Op dit moment wordt een CO₂-plafond verder uitgewerkt, zodat dit in de toekomst als borgingsinstrument gaat dienen.

Vraag 4

Deelt u de volgende analyse van de CEO van Qatar Airways: «we will not even reach the targets we have for 2030, I assure you»? Zo nee, waaruit maakt u op dat de luchtvaartsector de doelen voor 2030 wel gaat halen?

Antwoord 4

Nee, die analyse wordt niet gedeeld. Uit het bericht wordt niet duidelijk op welke 2030-doelen de heer Al Baker doelt. In ICAO-verband is er namelijk geen klimaatdoel voor 2030 en voor zover bekend bestaat dat ook niet in het verband van IATA, de mondiale koepel van luchtvaartmaatschappijen. De EU heeft het EU ETS en binnenkort ReFuelEU als wettelijke instrumenten. Deze bevatten doelen voor 2030, respectievelijk voor netto-CO₂-reductie en duurzame brandstofbijmenging. Ze bevatten ook systematieken die ervoor zorgen dat de doelen gehaald gaan worden. Qatar Airways zelf staat ook achter de eigen duurzaamheidsambities: bij de ondertekening van een contract om SAF in te kopen op Schiphol, gaf Qatar Airways aan standvastig vast te houden aan hun bedrijfsdoel om 10% SAF bij te mengen in 2030.³

Vraag 5

Hoe zit dat voor de Nederlandse doelen in 2030?

Antwoord 5

Het Nederlandse klimaatdoel voor de luchtvaart in 2030 is een CO₂-uitstoot van vertrekkende vluchten die ten hoogste gelijk is aan het niveau van 2005. Dit doel zal naar huidige inzichten gehaald worden en bij inwerkingtreding van het CO₂-plafond geborgd zijn, net als de doelen voor 2050 en 2070.

Vraag 6

Deelt u de volgende analyse van de CEO van Qatar Airways: «there is not enough raw material to get the volumes of SAF [sustainable aviation fuel]»? Zo nee, waar gaat dan voldoende ruw materiaal vandaan komen?

Antwoord 6

Nee, die analyse wordt niet gedeeld. In Nederland, de EU en ICAO zijn er uitvoerige studies gedaan die aantonen dat er voldoende biograndstoffen en hernieuwbare energie zijn voor biologische- en synthetische productie van

² Kamerstuk 31 936, nr. 1027.

³ <https://www.qatarairways.com/press-releases/en-WWW/226578-qatar-airways-signs-deal-with-shell-for-sustainable-aviation-fuel-supply-at-amsterdam-schiphol-airport>.

SAF. Ook de effectbeoordeling van de Europese Commissie voor ReFuelEU⁴ toont dit aan. Het importeren van biograndstoffen van buiten Europa kan daarin een rol spelen. Op nationaal niveau wordt in het duurzaamheidskader biograndstoffen onder andere gekeken naar de beschikbaarheid van biograndstoffen. Het belang van biograndstoffen voor de verduurzaming van de luchtvaart wordt hierin erkend. Ook zullen in het Nationaal Plan Energiesysteem (NPE) kaders worden gegeven om het binnenlandse potentieel voor de productie van biograndstoffen te maximaliseren en zal ingegaan worden op het belang om te werken aan een importstrategie. Daarmee kan het aanbod van biograndstoffen verder worden vergroot. Tegelijkertijd zet Nederland in op het ontwikkelen en opschalen van de productie van synthetische kerosine. Er zal straks een mix van energiedragers nodig zijn om de belangrijke verduurzamingsstappen te zetten. De beschikbaarheid van grondstoffen en energie blijft overigens een aandachtspunt, met name in de aanloop naar hogere ambities in andere regio's in de wereld. Richting, tijdens en na CAAF/3 in Dubai dit jaar zal Nederland aandacht vragen voor de beschikbaarheid van grondstoffen om het draagvlak van een zo hoog mogelijk (doch realistisch) mondiaal SAF-doel te vergroten.

Vraag 7

Deelt u de volgende analyse van de CEO van Qatar Airways: «the industry's targets are unrealistic, given the current volumes of SAF being produced, (...) the airline industry is in denial about the rate of progress»? Zo nee, op welke manier zou u die doelen wel realistisch willen noemen, temeer daar ze niet afdwingbaar zijn?

Antwoord 7

Nee, die analyse wordt niet gedeeld. In de EU is, mede naar aanleiding van sterke Nederlandse inzet, besloten tot een bijmengverplichting in ReFuelEU. De doelstellingen zijn aantoonbaar, realistisch en juridisch bindend. Eén van deze doelen is 6% bijmenging van SAF in 2030. Het hebben van dergelijke doelen op grotere schaal, bijvoorbeeld mondiaal, zou wenselijk zijn ten behoeve van het klimaat. Nederland moet echter rekening houden met de soevereiniteit en politieke en economische realiteit in andere staten, en dan zijn dergelijke hoge doelstellingen over het algemeen (nog) niet haalbaar. In ICAO zet Nederland zich daarom binnen die context gericht in op zo ambitieus en afdwingbaar mogelijke afspraken.

Verschillende industrieoepels, zoals IATA, waaronder hun leden zoals Qatar Airways, hebben eigen doelstellingen. Het staat industrieoepels, bedrijven en luchtvaartmaatschappijen vrij om zelf doelstellingen te formuleren.

Nederland heeft beperkt zicht op de onderbouwing van individuele doelstellingen en de haalbaarheid.

Vraag 8

Deelt u de volgende analyse van de CEO van Qatar Airways: «What we are trying to do is for a PR exercise saying that it will happen, and it will be done, it will be achieved – but it won't be able to be achieved»? Zo nee, hoe kwalificeert u de analyse van de CEO?

Antwoord 8

Nee. In Nederland en de EU werken wij juist met bindende doelen en instrumenten, zoals ook toegelicht onder antwoord 7.

Vraag 9

Onderschrijft u de oproep van de CEO van Qatar Airways: «Let us not fool ourselves»? Zo nee, hoe kwalificeert u de oproep van de CEO?

Antwoord 9

De notie dat wij onszelf niet voor de gek moeten houden wordt onderschreven, maar het beeld dat wordt geschetst wordt niet herkend.

⁴ SWD(2021)633.

Vraag 10

Deelt u de conclusie dat de luchtvaartsector slechts voor een beperkt deel kan verduurzamen en daarom ook een flink deel zal moeten krimpen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 10

Nee, die conclusie wordt niet gedeeld. Recente studies op nationaal, Europees en mondiaal niveau tonen aan dat de doelen haalbaar zijn zonder krimp. Een voorbeeld daarvan is het ICAO-rapport ter onderbouwing van het langetermijndoel⁵. Om de doelen te halen is stevig beleid en actie nodig op gebied van vliegtuigtechnologie, SAF, operaties, negatieve emissies, en economische maatregelen. Deze maatregelen zullen in wisselende mate leiden tot hogere kosten en dit zou de groei eventueel indirect kunnen matigen.

Vraag 11

Deelt u de conclusie dat de luchtvaartsector veel mooie beloftes doet en die zelden waarmaakt? Zo nee, waarom niet? Onderschrijft u dat de «industry in denial» is?

Antwoord 11

Nee, dat wordt niet onderschreven. De luchtvaartsector heeft aandacht voor de verduurzaming en heeft tot doel om aan de doelstellingen van Nederland, de EU en ICAO te voldoen. Het staat organisaties en bedrijven vrij om zelf doelen te stellen en beloftes te doen, daar is de Nederlandse overheid niet bij betrokken.

Vraag 12

Kent u de grafiek die laat zien dat de luchtvaartsector zijn beloftes op het gebied van duurzame brandstof nooit waarmaakt?⁶

Antwoord 12

Ja.

Vraag 13

Bent u bereid om verduurzamingsplannen van de luchtvaart alleen nog te bespreken wanneer daar een serieuze, voldoende wetenschappelijk onderbouwde en onafhankelijk getoetste analyse aan ten grondslag ligt? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 13

Wetenschappelijke onderbouwing en onafhankelijke toetsing is belangrijk, maar zijn niet de enige elementen die van belang zijn. Het ministerie kan juist een waardevolle rol spelen in het versterken van verduurzamingsplannen, door brede kennis op het gebied van verduurzaming. Dit kan op het gebied van wetenschappelijke onderbouwing en toetsing zijn, maar juist ook daarbuiten als het bijvoorbeeld om integraliteit van klimaatbeleid gaat.

Vraag 14

Welk vertrouwen heeft u dat de luchtvaart de komende 30 jaar wél zijn beloftes gaat waarmaken?

Antwoord 14

Nederland, de EU en ICAO hebben verschillende klimaatdoelen voor de luchtvaart gesteld, welke geconcretiseerd zijn, zoals bijvoorbeeld met het nationale CO₂-plafond, het EU ETS of ReFuelEU. In Nederland specifiek zal bij invoering van het CO₂-plafond de klimaatdoelstellingen voor de luchtvaart geborgd worden.

Nederland heeft geen zicht op alle beloftes die eigenstandig door organisaties in de luchtvaart gedaan worden.

Zie ook het antwoord op vraag 15.

⁵ <https://www.icao.int/environmental-protection/LTAG/Pages/LTAGreport.aspx>.

⁶ Twitter, The International Council on Clean Transportation (<https://twitter.com/HiskeArts/status/1647925772064108544?s=20>).

Vraag 15

Met welk (extra) beleid gaat u ervoor zorgen dat de luchtvaartsector a) zijn emissiereductiedoelen wél haalt en b) zijn doelen aanscherpt tot dat wat – fair share naar rato – noodzakelijk is?

Antwoord 15

Aan het CO₂-plafond wordt reeds gewerkt en bij invoering zal dit plafond borgen dat de CO₂-reductiedoelen voor de luchtvaart behaald worden. Dit gedachtengoed en idee wordt ook bilateraal, Europees en mondiaal uitgedragen.

De verdeling van de emissieruimte die ons nog rest over landen en sectoren is een politieke keuze, waarbij onder andere rekening moet worden gehouden met de technologische mogelijkheden en (economische en maatschappelijke) gevolgen per sector. Een «fair share naar rato» bestaat dus niet.