

Vergaderjaar 2018–2019

**31 936**

**Luchtvaartbeleid**

**32 813**

**Kabinetsaanpak Klimaatbeleid**

**Nr. 523**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 november 2018

Tijdens de regeling van werkzaamheden van 4 oktober jl. (Handelingen II 2018/19, nr. 9, item 7) heeft de heer Van Raan (PvdD) gevraagd om een brief over het actieplan «Slim en duurzaam» dat mij op 3 oktober jl. is aangeboden door partijen uit de luchtvaartsector. Uit het stenografisch verslag begrijp ik dat de Kamer graag een reactie ontvangt op het actieplan, ook in het licht van het Klimaatakkoord waaraan momenteel hard gewerkt wordt. Via deze weg kom ik graag aan het verzoek van uw Kamer tegemoet, mede namens de Minister van Economische Zaken en Klimaat.

Het is goed dat zoveel partijen – uit de luchtvaartsector, koepelorganisaties en kennisinstellingen – elkaar hebben gevonden en zich gezamenlijk willen inzetten voor het verminderen van de klimaatimpact van de luchtvaart. Zij geven hiermee aan te willen samenwerken, ook met de overheid, en laten zien dat het klimaat hoog op de agenda staat van de Nederlandse luchtvaartsector. Dat kan ik alleen maar toejuichen. De Nederlandse luchtvaartsector is al jaren een koploper op het gebied van verduurzaming van de luchtvaart. Om die reden worden Nederlandse partijen internationaal ook zeer positief beoordeeld. Hierbij kunt u denken aan de *Dow Jones Sustainability Index* en de *Airport Carbon Accreditation* van de mondiale koepel van luchthavens (ACI). Het actieplan «Slim en duurzaam» draagt ertoe bij dat ook een breder publiek kennis kan nemen van een aantal belangrijke inspanningen van de luchtvaartsector om te verduurzamen.

In het actieplan wordt expliciet uitgesproken dat de luchtvaartsector wil bijdragen aan het behalen van de klimaatdoelstellingen van Parijs. Dit onderstreep ik graag. De luchtvaart zal net als alle andere sectoren moeten bijdragen aan het behalen van de klimaatdoelstellingen van Parijs en is niet vrijgesteld. Wel bestaat er ten opzichte van andere sectoren een verschil in de wijze waarop die bijdrage wordt vormgegeven. De CO<sub>2</sub>-uitstoot van de internationale luchtvaart (van en naar bestemmingen

buiten Nederland) wordt primair gereduceerd via een aanpak binnen de VN-organisatie voor burgerluchtvaart (ICAO). Nationale emissies worden gereduceerd via nationale reductiedoelstellingen. Voor luchtvaart betreft dit de uitstoot van binnenlands vliegverkeer, van luchthavens, en van de grondoperatie op luchthavens, zoals de afhandeling van bagage en vracht.

In het actieplan staat dat op de verschillende onderwerpen een verdere uitwerking zal volgen waarbij ook nieuwe partners worden betrokken. Dat lijkt mij verstandig. We moeten concreter maken wat er precies gedaan moet worden en wie waarvoor verantwoordelijk is. Daarnaast hecht ik eraan dat ook andere partijen hierbij betrokken worden, zoals natuur- en milieuorganisaties. Een belangrijk instrument hiervoor is de Duurzame Luchtvaarttafel die ik heb opgericht onder de sectortafel Mobiliteit van het nationale klimaatakkoord, en het proces dat daarop zal volgen. Aan die Tafel wordt ook over onder andere vlootvernieuwing, duurzame brandstoffen en elektrificatie van de grondoperatie gesproken. Ik zie het actieplan «Slim en duurzaam» dan ook als een waardevolle inbreng in dat proces. We moeten bij de nadere uitwerking goed focussen op de maatregelen die partijen zelf kunnen oppakken, binnen hun eigen invloedssfeer.

Een aantal onderwerpen uit het actieplan wordt separaat uitgewerkt, parallel aan de Duurzame Luchtvaarttafel:

- Het reduceren van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van het verkeer van en naar de luchthaven – dat op enkele plekken in het actieplan terugkomt – is onderdeel van de algemene verduurzaming van de mobiliteitssector die besproken wordt aan de bredere sectortafel Mobiliteit.
- Over de inzet van de trein op de korte afstand doorlopen de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en ik momenteel een separaat traject waarbij naast partijen uit de luchtvaartsector ook partijen uit de spoorsector betrokken zijn.
- Voor wat betreft het optimaliseren van vliegroutes en -procedures geldt dat hier nationaal naar gekeken wordt binnen de Luchtruimherziening. Over dit proces bent u geïnformeerd met de brief van 6 juli jl. (Kamerstuk 31 936, nr. 511). Voor het internationale vliegverkeer zal bovendien vooral de optimalisatie van het Europese en mondiale luchtruim van invloed zijn. Daarbij zijn Nederlandse sectorpartijen en de overheid sterk afhankelijk van draagvlak en besluitvorming in andere landen. Een uitsluitend Nederlandse Tafel kan op dit vlak niet eigenstandig komen tot maatregelen. Verder merk ik op dat een efficiënter luchtruim en verduurzaming van vervoer op de korte afstand niet per definitie leiden tot reductie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Dit is afhankelijk van de keuze of dit gepaard gaat met meer vluchten (in het geval van een efficiënter luchtruim) dan wel een verschuiving naar langere vluchten (in het geval van inzet van de trein op korte afstand). Het is van belang dat we hier voldoende integraal naar kijken, met het oog op absolute emissiereducties en niet alleen relatieve reducties dan wel reducties op routebasis.

#### *Ambitieniveau*

Tot slot zou ik willen reageren op het ambitieniveau van het actieplan. Het doel van de sectorpartijen is om de CO<sub>2</sub>-uitstoot te reduceren met 35%. Dit wordt afgezet tegen het WLO Laag scenario voor 2030. Kortom: Het actieplan gaat uit van een (laag) ontwikkelscenario voor 2030 en daarbinnen van een reductie van 35%. De klimaatdoelstellingen van ICAO en van Parijs zijn echter geformuleerd als reductie ten opzichte van de referentiejaar 2005 en 1990. De keuze in het sectorplan om uit te gaan

van 2030 maakt de doestelling van het actieplan lastig te vergelijken met bestaande doelstellingen.

Binnen ICAO (2010) wordt ingezet op stabilisatie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de *internationale luchtvaart* op het niveau van 2020 en een halvering van die uitstoot in 2050 t.o.v. 2005. Het klimaatakkoord van Parijs (2015) heeft als doel de opwarming van de aarde te beperken tot ruim beneden 2 graden Celsius, met een opwarming van maximaal 1,5 graad Celsius als streven. Binnen de EU is dit – voor *nationale emissies* van alle sectoren tezamen – vertaald naar een reductie van tenminste 40% in 2030 en van 80–95% in 2050, beide t.o.v. 1990. Het Nederlandse kabinet streeft voor 2030 naar een algemene reductie van tenminste 49% van de *nationale emissies*, waarbinnen een specifieke doelstelling voor de mobiliteitssector wordt gehanteerd van 15% reductie in 2030 t.o.v. 1990. Indien het actieplan gebruik had gemaakt van de bestaande referentie jaren dan was respectievelijk sprake van een stabilisatie van de uitstoot (t.o.v. 2005) dan wel een toename (t.o.v. 1990).

Aanvullende maatregelen zijn nodig om de genoemde klimaatdoelstellingen te realiseren. Het is daarbij van belang om het actieplan in een breder perspectief te plaatsen. Er zijn immers aanvullende internationale maatregelen waarvan de CO<sub>2</sub>-reductie niet is meegerekend in de doelstelling van het actieplan. Concreet gaat het om maatregelen op ICAO niveau, zoals de CO<sub>2</sub>-certificeringsnorm voor vliegtuigen en het mondiale CO<sub>2</sub>-compensatie- en reductiesysteem (CORSIA). Ook maakt intra-Europees vliegverkeer onderdeel uit van het EU emissiehandelssysteem (ETS). Op marktwerking gebaseerde systemen zoals CORSIA en het EU ETS zijn essentieel voor het behalen van klimaatdoelstellingen door de luchtvaartsector, in ieder geval voor de korte en middellange termijn. Dergelijke systemen stellen bedrijven in staat om emissiereductie te realiseren op die plek waar dat het meest kostenefficiënt is. Veelal is dat buiten de luchtvaartsector. Ik vind het positief dat de luchtvaartsector er in het actieplan voor kiest om vooral inzichtelijk te maken wat kan worden gedaan binnen de eigen sector. Aan de Duurzame Luchtvaarttafel zullen we nadere afspraken maken met de luchtvaartsector over de te realiseren doelstellingen en nagestreefde ambities.

Het actieplan «Slim en duurzaam» is een mooi begin richting verdergaande afspraken aan de Duurzame Luchtvaarttafel. Het biedt inzicht in wat de luchtvaartsector doet en hoe verschillende maatregelen zich tot elkaar verhouden in termen van impact. Een en ander zal verder moeten worden uitgewerkt. Voor een belangrijk deel kan dat aan de Duurzame Luchtvaarttafel. Een focus op 2030 biedt perspectief voor de middellange termijn. Bij de verdere uitwerking zou, in het bijzonder ook voor technologische innovaties, verder vooruit gekeken mogen worden. Bijvoorbeeld als het gaat om andere energiedragers zoals synthetische kerosine, waterstof en batterijen. Dergelijke energiedragers kunnen in de toekomst een belangrijke bijdrage leveren aan CO<sub>2</sub>-reductie. Maar dan moeten we daar ons ook nu al voor inspannen. Ik bekijk graag samen met de verschillende partijen wat zij nodig hebben om ook de noodzakelijke vervolgstappen te zetten.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga