



Woordvoerders luchtvaart van de Tweede Kamer

Utrecht, 11-03-2019  
Betreft: Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart  
Contactpersoon: Marjolein Demmers

ARTHUR VAN SCHENDELSTRAAT 600  
3511 MJ UTRECHT  
POSTBUS 1578  
3500 BN UTRECHT  
NEDERLAND  
T +31 (0)30 2331328  
INFO@NATUURENMILIEU.NL  
WWW.NATUURENMILIEU.NL

Geachte woordvoerders luchtvaart,

Na ruim een half jaar overleg aan de duurzame luchtvaarttafel constateren wij (Natuur & Milieu mede als vertegenwoordiger van Greenpeace en de Natuur en Milieufederatie Noord-Holland) dat we het 'Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart' dat er nu ligt niet kunnen onderschrijven. Onze hoofdpunten zijn niet meegenomen in het document en we merken dat er geen ruimte is aan deze tafel voor een serieus debat hierover. Wij hebben de voorzitter van de tafel dan ook verzocht om ons niet te vermelden als mede afzender van het akkoord en ons logo te verwijderen.

Wij nemen afstand van de positionering van dit akkoord als een maatschappelijk gedragen klimaatakkoord. Zoals ook eerder toegelicht aan de deelnemers die aan tafel zaten, zijn wij van mening dat de ambitie in het akkoord onvoldoende is en de maatregelen een te beperkte focus hebben om van een klimaatakkoord te kunnen spreken. Daarvoor zijn te weinig partijen aan tafel vertegenwoordigd en heeft de sector een te dominante stem.

De voorgenomen technische en innovatieve ontwikkelingen in het akkoord zijn noodzakelijke stappen in de goede richting. Het commitment van de sector en kennisinstellingen aan deze innovatietrajecten is van cruciaal belang. Het kan echter niet zo zijn dat groei van de luchtvaart en vrijstelling van belastingen een voorwaarde zijn voor het realiseren van deze innovaties. De sector neemt zo het ministerie in een houtgreep en daar willen wij geen bijdrage aan leveren.

In bijgaande toelichting schetsen wij wat er nodig is om te spreken van een serieus klimaatbeleid voor de luchtvaart. Wij doen een uitgestoken hand aan het ministerie om aan de slag te gaan om een hogere ambitie en completer beleidspakket te ontwikkelen. Innovatie in de luchtvaart is een verantwoordelijkheid van de sector en afspraken hierover zouden in onze beleving het best de vorm kunnen krijgen van een sectorconvenant.

Met hartelijke groet,

Marjolein Demmers  
Directeur

## **Klimaatbeleid voor de luchtvaart**

### **Wat is er nodig?**

In het klimaatakkoord van Parijs is afgesproken om de opwarming van de aarde te beperken tot minder dan twee graden Celsius en te streven naar anderhalve graad. Het IPCC<sup>1</sup> stelt dat we voor 2030 een stevige CO<sub>2</sub>-reductie nodig hebben om catastrofale klimaatverandering tegen te gaan. In 2050 moeten alle sectoren, dus ook de luchtvaart naar netto nul CO<sub>2</sub>-emissie. Zonder aanvullend beleid zal de CO<sub>2</sub>-emissie van de Nederlandse luchtvaartsector in 2050 verdrievoudigd zijn ten opzichte van 1990 ondanks een gemiddelde 0,7% per jaar efficiëntiegroei<sup>2</sup>.

### **Internationaal beleid onvoldoende**

De luchtvaartsector committeert zich aan de klimaatdoelen van de IATA. De IATA beoogt CO<sub>2</sub>-neutrale groei vanaf 2020 en 50% CO<sub>2</sub>-reductie in 2050 ten opzichte van 2005. Om deze doelstellingen te behalen is door ICAO het CORSIA compensatieprogramma opgezet. CORSIA zet vooral in op (in de eerste jaren vrijwillige) compensatie buiten de eigen sector, waarvan bekend is dat de effectiviteit laag is<sup>3</sup>. De doelstellingen van de IATA en de opzet van CORSIA passen volstrekt niet in de geest van het klimaatakkoord van Parijs. Om de opwarming van de aarde te beperken tot anderhalve graad Celsius is een vermindering van de CO<sub>2</sub> emissie van 80-100% t.o.v. 1990 noodzakelijk.

EU-ETS is het krachtigste instrument van de EU om de emissies van luchtvaart te verlagen maar moet verbeterd worden om significant effect te hebben. Alleen vluchten binnen de Europese Unie vallen binnen het verplichte emissiehandelssysteem van de Europese Unie waardoor een groot deel van de luchtvaartemissies buiten de werking van het ETS-systeem vallen (verreweg de meeste emissies worden veroorzaakt door intercontinentale vluchten). Het EU-ETS voorziet de sector nu nog van te veel gratis en goedkope CO<sub>2</sub>-rechten. De huidige ETS-prijzen geven onvoldoende financiële prikkel voor bedrijven om CO<sub>2</sub>-vermijdende maatregelen door te voeren.

### **Klimaatsolidariteit Nederland**

Om de doelen van Parijs te halen wil de regering dat de Nederlandse economie in 2030 49% tot 55% minder CO<sub>2</sub> uitstoot ten opzichte van 1990 en in 2050 de uitstoot zelfs met minimaal 95% verminderen. De internationale luchtvaart vanuit Nederland is weliswaar geen onderdeel van de NDC maar moet wel haar bijdrage leveren aan de door Nederland ondertekende doelstelling van Parijs. De luchtvaart moet daarom integraal onderdeel van het Nederlandse klimaatbeleid worden. Dit beleid moet van toepassing zijn op alle in Nederland gebunkerde vliegtuigbrandstoffen. Dit is noodzakelijk voor het draagvlak van klimaatmaatregelen in Nederland. We kunnen niet tegen de Nederlandse burger en andere sectoren zeggen dat zij zich moeten houden aan de klimaat spelregels terwijl de luchtvaart straffeloos mag blijven doorgroeien in uitstoot. Sterker nog, gezien vanuit het Klimaatakkoord van Parijs betekent aanhoudende groei van één sector dat de rest daarvoor moet opdraaien door nog minder uit te stoten.

*De regering dient een einde te maken aan de uitzonderingspositie van de luchtvaartsector en een ambitieuze reductiedoelstelling op te leggen analoog aan andere sectoren. Uitgaande van een reductie van de CO<sub>2</sub>-emissies met 95% in 2050 en een solidaire bijdrage van de sector kan het PBL een transitie pad voor de luchtvaart berekenen met een passende doelstelling voor 2030. Het staat buiten kijf dat de luchtvaart een flinke opgave heeft, de CO<sub>2</sub>-emissie van de luchtvaart is sinds 1990 immers gegroeid van 5 naar zo'n 12 megaton. Zonder additionele maatregelen zullen de luchtvaartemissies alleen maar verder toenemen.*

### **Luchtvaart loopt achter in klimaattransitie**

De luchtvaartsector staat op achterstand in de klimaattransitie. De technologische mogelijkheden en ontwikkelingen lopen sterk achter bij andere sectoren die veel eerder zijn begonnen met het

<sup>1</sup> IPCC - Special Report 2018 Global Warming of 1,5 °C

<sup>2</sup> ICCT – Fuel efficiency trends for new commercial jet aircraft: 1960 to 2014

<sup>3</sup> European Commission – How additional is the Clean Development Mechanism, EC 2016

investeren in nieuwe technologieën. In het plan van de Nederlandse luchtvaartsector<sup>4</sup> wordt een klimaatperspectief geschetst voor de luchtvaart tot en met 2030. In dit actieplan wordt een combinatie van technische- en procesmaatregelen voorgesteld die de sector tot 2030 kan implementeren. In het actieplan is geen sprake van CO<sub>2</sub>-reductie in de luchtvaart tussen 2005 en 2030 – er wordt slechts 35% minder uitgestoten ten opzichte van een WLO-Laag groeiscenario. De efficiencywinst die nu al wordt behaald wordt bovendien door de sector als nieuwe maatregel gepresenteerd. Toenemende efficiency is het gevolg van de huidige groeibeperking, reguliere vlootvernieuwing en de opkomst van low cost carriers met een jonge vloot. Alleen met een combinatie van stimulering van technologische innovatie, prijsbeleid en volumebeleid zal de sector voldoende bijdragen aan het behalen van de klimaatdoelen.

### **Prijsbeleid Nederlandse luchtvaart**

*De Nederlandse overheid moet zo snel mogelijk toewerken naar een eerlijke prijs op vliegtickets en vliegbewegingen.* Dit is zowel noodzakelijk vanuit klimaat oogpunt als uit het oogpunt van belastingsolidariteit. Er moet reguliere BTW en accijns worden geheven op vliegen c.q. kerosine, dit levert de schatkist ruim €2 miljard op. Daarnaast moet de Nederlandse overheid de externe kosten door impact op klimaat en omgeving verdisconteren in de prijzen van vliegtickets. Een eerlijke prijs voor een ticket is 63% hoger dan het huidige niveau<sup>5</sup>. Door hogere prijzen zal de vraag naar vliegen dalen, haalt de overheid meer inkomsten binnen die weer voor innovatie ingezet kunnen worden en ontstaat een eerlijker speelveld met duurzame alternatieven als trein.

### **Volumebeleid Nederlandse luchtvaart**

Volumebeleid op de luchtvaart is van alle tijden. Het huidige plafond voor vliegbewegingen is effectief gebleken om de groei van emissies te beperken terwijl de sector in staat is gebleken door optimalisatie een hoge groei in aantallen passagiers en volume vracht te bereiken. *De Nederlandse overheid zou het plafond op het aantal vliegbewegingen op alle Nederlandse luchthavens moeten voortzetten en aanscherpen.* Indien andere maatregelen tot onvoldoende of te laat tot resultaten leiden is krimp van het aantal vliegbewegingen de enige resterende optie om klimaatdoelen te bereiken.

### **De luchtvaartnota 2020 – 2050**

De luchtvaartnota schetst een breder perspectief op de ontwikkeling van de luchtvaartsector in Nederland en de bijbehorende beleidskeuzes. De klimaatopgave vormt een harde en afnemende grens waarbinnen deze ontwikkelingen moeten plaats vinden. Wij verwachten dan ook dat de technische maatregelen zoals voorgesteld aan de duurzame luchtvaarttafel zullen worden doorgerekend in het proces om te komen tot de luchtvaartnota. Hiermee wordt inzicht gecreëerd in het resterende ‘gat’ dat dient te worden opgevuld met prijs- en volumebeleid. Wij zullen vanuit onze rol in de klankbordgroep suggesties aandragen om dit beleid vorm te geven.

<sup>4</sup> Slim en Duurzaam, Actieplan luchtvaart Nederland: 35% minder CO<sub>2</sub> in 2030, 2018

<sup>5</sup> Aviation Economics i.o.v. Natuur & Milieu, 2018