



Gezamenlijk hebben we als doel de luchtvaart te verduurzamen. Om dit doel vooruit te helpen, is er de Duurzame Luchtvaart Tafel (DLT). Voor de toekomst van onze planeet, maar ook die van de Nederlandse luchtvaartsector en de Nederlandse economie.

De DLT bestaat uit een groot aantal partijen in het luchtvaart-ecosysteem en de overheid. We werken zoveel mogelijk samen.

Want vliegen brengt ons veel. De wereld is binnen handbereik. Dat zorgt voor onderlinge verbinding en versterking van de economie. Maar vliegen is ook nog te vervuilend. En dus hebben we een grote gezamenlijke opdracht. Vliegen moet schoner

Met elkaar hebben we in het Akkoord Duurzame Luchtvaart¹ een aantal doelen afgesproken om de luchtvaart in Nederland te verduurzamen. Onze reactie op het Klimaatplan richt zich dan ook wat er volgens ons nodig is om die doelen te behalen.

Algemene punten

- De DLT pleit voor een beleidsprincipe waarbij nieuwe beleid, bijvoorbeeld normering, zoveel mogelijk wordt gekoppeld aan 'hoe dan wel'. Dus vliegbelasting die we herinvesteren in de verduurzaming en geluid openstellen onder bepaalde waarden.
- De DLT zou in het klimaatplan graag ook een link zien naar de ICAO long term aspirational goals inclusief de ambities van de DLT.
- Daarnaast vindt de DLT dat in het klimaatplan ook aandacht zou moeten zijn voor Non-CO2 effecten en maatregelen om deze effecten te mitigeren.
- Als laatste mist de DLT in het klimaatplan het onderwerp modal-shift (substitutie van vluchten over korte afstand door de trein). Hierbij valt te denken aan:
 - De uitvoering van de 'Actieagenda Trein en Luchtvaart
 - Het opnemen van eRam in het klimaatplan, vooral voor het regionale p2p verkeer (waar de actie agenda T&L gaat over grote hubs).

Detailpunt:

- Het woord luchtvaart wordt niet altijd goed geschreven. 'Lucgt- en scheepvaart' (pag. 44) en 'lunchvaart' in figuur 3 (pag 42).

1

(https://www.eerstekamer.nl/overig/20190327/ontwerpakkoord_duurzame_luchtvaart/document)

Inhoudelijke opmerkingen

P37 – laatste alinea

- ‘Dit maakt dat ook in 2050 er nog productie in Noordwest Europa plaatsvindt’.
 - Deze zin wekt een verkeerde/negatieve suggestie. We gaan ervan uit dat er in 2050 nog productie is in Nederland. Deze zin trekt dat door de formulering in twijfel.

P39 – Alinea 2

- ‘Zo goed mogelijk gelijk speelveld’.
 - Een gelijk speelveld is essentieel/het fundamenteel om het te redden als industrie, niet een zo goed mogelijk speelveld is van belang om het te redden.
- In deze alinea mist ook de inzet op internationale samenwerking. Niet alleen op beleid (deze is wel genoemd), maar ook op internationale (EU) allianties in internationale ketens.

P44 - Internationale lucht- en scheepvaart

- ‘De transitie naar een klimaatneutrale lucht- en scheepvaart is belangrijk in het kader van verdienvermogen, energieonafhankelijkheid en het klimaat’
 - In de stukken eronder wordt vooral verwezen naar de (ontwikkelingen in) brandstoffen zelf en de infrastructuur.
- ‘Daarnaast spelen in beide sectoren de inzet van duurzame energiedragers en het stimuleren van technologische innovatie een cruciale rol.’
 - Hierna wordt onderscheid gemaakt in de verschillende energiedragers, maar verder niet concreet ingegaan op innovatie en de benodigde ontwikkelingen van de voortstuwingstechnologie of de vlieg/vaartuigen zelf.
Stimuleren van R&D en mid-lange termijn verdienvermogen voor (maak)industrie komt eigenlijk niet terug in het hele mobiliteitsstuk. Dit is een flinke omissie, omdat bij kabinetsbeleid op vele onderwerpen een aanzienlijke rol voor innovatie is weggelegd. Dat betekent een voortdurende aandacht voor die innovatie.
- In het verlengde van /aanvulling op bovenstaand punt, staat op pagina 30 beschreven dat voor luchtvaart koolstof nodig blijft na 2050. Ook hier geldt, laten we ons via innovatie inzetten om die behoefte zo klein mogelijk te maken.

P54 - Nederland zet in op Europese oplossingen om effectief en efficiënt de uitstoot van broeikasgassen te reduceren en uitgestoten koolstof te verwijderen

- Bullit 2: ‘Voor deze sectoren is een gelijk speelveld van groot belang, daarom zal het kabinet ook inzetten op inspanningen op Europees niveau’.
 - Voor luchtvaart geldt tenminste op Europees niveau, liever grotere Schaal, best mondiaal

- Bullit 4: De afbouw van fossiele subsidies op Europees niveau plaatsvindt.
 - Aanvullen met subsidies op alternatieve brandstoffen en marktcreatie voor ‘blauwe’ producten. Om de transitie te maken en (een deel van) de industrie te kunnen behouden moeten er incentives komen voor installatie gedreven stimulansen. Deze tak van verduurzaming wordt nu niet beloond, maar is wel vele malen duurder dan de maak van grijze producten. NB: in de VS bestaat een groot stimuleringspakket. Zij hebben de wortel, Europa alleen de stok.
- Bullit 5: ‘de doorontwikkeling van het Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM)’
 - Dit is ook kansrijk voor de luchtvaart

P55 - Hanteren van beleidsstabiliteit en een goede balans in de nationale beleidsmix (normeren, beprijsen, subsidiëren)

- Bullit 1: ‘prijsprikkel van het ETS de nationale klimaatdoelen’
 - De inkomsten van EU ETS worden door NL overheid nu niet gebruikt voor verduurzamen luchtvaartsector. Voor de verduurzaming is het wenselijk om minimaal 75% van de ETS gelden van de luchtvaart in te zetten voor verduurzaming van de sector).

P59 - Overkoepelende aanpak, onderzoek naar wettelijke borging CO₂ -reductie in de luchtvaart en betere beprijzing emissies de luchtvaart

- Bullit 2: Bijvoorbeeld met een plafond voor CO₂ -uitstoot
 - Enkel borgen op NL niveau levert een risico op voor de concurrentiepositie van Nederland. Inzet zou op Europees en liefst mondiaal niveau plaats moeten vinden..
- Bullit 3: Deze maatregel zal vanaf 2027 tot een verwachte jaarlijkse extra budgettaire opbrengst van 248 miljoen euro leiden
 - Deze inkomsten zouden gebruikt moeten worden voor verduurzaming luchtvaart

P59 - Investeringen gericht op het versnellen en opschalen van innovaties voor het verduurzamen van de luchtvaart en scheepvaart

- Bullit 1: Opschaling van deze nieuwe technologieën na deze periode vergt aanzienlijke investeringen, niet alleen in vliegtuigen zelf maar ook bijvoorbeeld om luchthavens gereed te maken met laad- en tankinfrastructuur en de opleiding van technici en piloten.
 - LIT draagt niet bij aan de energiezekerheid in Nederland.

- De grondoperatie en netverzwaring zouden ook meegenomen moeten worden in deze bullit. Er is nu al netcongestie, waardoor verduurzamen grondoperatie lastig is. Dat is randvoorwaardelijk om straks nieuwe vliegtuigen te kunnen laten vliegen.

P59 - Maatregelen gericht op het opschalen van duurzame brandstoffen voor de lucht- en scheepvaart

- Bullit 3: Is belangrijk om producenten van duurzame lucht- en scheepvaartbrandstoffen investeringszekerheid te bieden.
 - Investeringszekerheid komt voor de luchtvaart van refuelEU. De leveringsverplichting vanuit refuelEU kan van binnen en buiten de EU komen.

P62 - Systeemaanpak waterstof

- Bullit 1: Realisatie van transport- en import- en opslaginfrastructuur. Het kabinet zet in op de realisatie van een landelijk transportnet voor waterstof, inclusief verbindingen naar buurlanden, de ontwikkeling van importterminals en minstens vier zoutcavernes voor waterstofopslag in of kort na 2030
 - Geldt deze systeemaanpak ook ook voor luchthavens/luchtvaart? Dit onderwerp is zeker ook van toepassing op de Nederlandse luchthavens.

P64 - Hoe bereiden we ons voor op onconventionele maatregelen in scenario's waarin de Parijsdoelen definitief uit beeld raken?

- Alinea 2: Een breed scala aan maatregelen is in theorie denkbaar in de categorieën onconventionele mitigatie, verdergaande adaptatie, en 'geo-engineering'. Voorbeelden van onconventionele mitigati zijn volumebeleid (bepaalde vervuilende activiteiten sterk verminderen of zelfs helemaal stoppen)
 - Vanuit internationale wet- en regelgeving lijkt dit lastig voor de luchtvaart. Door meer te investeren in innovatie en duurzame brandstoffen, bijvoorbeeld door het inzetten van ETS gelden en de afstandsafhankelijke vliegbelasting voor verduurzaming, is onconventionele mitigatie minder snel nodig.
- klimaatadaptatie:
 - Klimaatadaptatie is belangrijk onderwerp voor luchthavens, zowel in NL als buiten NL om oa netwerken in stand te houden. NL is relatief Klein en vol, adaptieve maatregelen zouden eigenlijk door de overheid gecoördineerd moeten worden zodat niet de ene partij maatregelen treft die nadelig zijn voor de andere partijen.



P74 – Alinea 1

- Het voornemen is om aan de bestaande monitoring ook monitoring van duurzaam gedrag toe te voegen. Daarbij zal worden gemonitord op tien keuzes die mensen thuis kunnen maken met de meeste impact in de domeinen reizen (meer gebruik maken van ov en deelmobiliteit, en het dichterbij op reis gaan vanwege de impact van verre vliegvlagen)
 - Het gaat niet enkel om monitoring, maar ook om het stimuleren van klimaatbewust reizen.