

## Achtergrondinformatie Safe Landing

Safe Landing (non-profitorganisatie) is een internationale community van luchtvaartprofessionals die zo snel mogelijk de klimaatimpact van luchtvaart willen reduceren. Wij zetten ons in voor ambitieuze klimaatmaatregelen die de sector in lijn brengen met wetenschappelijke inzichten over klimaatverandering. Door middel van beleidsbeïnvloeding, bewustwording en samenwerking pleiten wij voor een rechtvaardige transitie die zowel het milieu als de banen in de luchtvaart beschermt. Safe Landing streeft naar een sector die toekomstbestendig is en de volledige impact van luchtvaart op het klimaat erkent en aanpakt. Samen veranderen we de koers van de luchtvaartsector richting een veilige landing!

**Safe Landing pleit ervoor dat alle landen de volgende stappen ondernemen:**

- 1. Internationale luchtvaartemissies opnemen in het klimaatplan**
- 2. De totale klimaateffecten van luchtvaart opnemen (bijv. contrails)**
- 3. Een “Aviation Ambition Coalition” oprichten om klimaatmaatregelen in de luchtvaart te leiden**
- 4. Een internationale belasting op luchtvaartpassagiers invoeren**

Meer details over deze voorstellen staan hieronder.

---

### 1. Verantwoording afleggen voor internationale luchtvaartemissies

Het beschermen van onze sector en het toekomstbestendig maken van luchtvaart begint bij het opnemen van internationale luchtvaartemissies in nationale klimaatplannen. Deze emissies bestaan; we kunnen er niet omheen. Ze moeten worden opgenomen en aangepakt.

Het niet opnemen van emissies leidt tot een gebrek aan strategieën en beleid om deze te mitigeren. Als luchtvaartprofessionals maken wij ons zorgen dat, als we deze maatregelen niet snel implementeren, we later veel zwaardere maatregelen moeten nemen om rampen af te wenden.

---

### 2. Verantwoording afleggen voor het totale klimaateffect

Het totale klimaateffect van luchtvaart omvat niet alleen CO<sub>2</sub>-emissies, maar ook de vorming van vliegtuigstrepen (contrails) en andere non-CO<sub>2</sub>-emissies zoals stikstofdioxide (NO<sub>x</sub>), waterdamp, roet en sulfaat-aerosolen.

Hoewel er nog onzekerheden zijn, is er wetenschappelijke consensus dat non-CO<sub>2</sub>-emissies momenteel verantwoordelijk zijn voor het [grootste deel](#) van de klimaateffecten van de luchtvaart. Het vermijden van opwarmende contrails is waarschijnlijk de [snelste manier](#) om de klimaateffecten van luchtvaart te verminderen.

Net als bij CO<sub>2</sub> weten we dat deze non-CO<sub>2</sub>-emissies bestaan en bijdragen aan de opwarming van de aarde. Daarom moeten we ze opnemen in klimaatplannen en strategieën ontwikkelen om ze te mitigeren.

---

### 3. Een “Aviation Ambition Coalition” oprichten

Zoals bij algemene klimaatmaatregelen, hebben we landen nodig [die voorop lopen](#) in klimaatmaatregelen binnen de luchtvaart. Slechts vier jurisdicties zijn verantwoordelijk voor een kwart van de internationale CO<sub>2</sub>-uitstoot door luchtvaart. In 2019 waren dat de EU27 (10,4%), de Verenigde

Staten (7,9%), China (4,4%) en het Verenigd Koninkrijk (3,9%). Ook Japan, de Verenigde Arabische Emiraten en India spelen een belangrijke rol, elk verantwoordelijk voor 2–3% van de CO2-uitstoot door internationale luchtvaart in 2019.

Wij pleiten ervoor dat landen zoals deze een “Aviation Ambition Coalition” vormen die progressief luchtvaartbeleid ontwikkelt en strategieën voor mitigatie implementeert, in plaats van te wachten op een multilaterale overeenkomst van alle [198 COP-lidstaten](#).

Daarnaast pleiten we voor een trans-Atlantisch partnerschap (landen in Noord-Amerika en Europa) om zich te verbinden aan [CO](#)ntrail [M](#)itigation (COMIT).

Waarom Noord-Amerika en Europa:

- Noord-Amerika en Europa hebben een sterke reputatie in luchtvaart en leiden op het gebied van luchtvaartonderzoek.
- De bevolking vliegt meer dan enig ander continent en kan zich relatief lage kosten voor extra maatregelen veroorloven.
- [De meeste opwarmende contrails](#) ontstaan op het noordelijk halfrond, boven Noord-Amerika, Europa en de Noord-Atlantische Oceaan.

Deze regio's zijn daarom het beste gepositioneerd om snel de non-CO2-impact van luchtvaart te mitigeren.

---

#### 4. Invoering van een internationale belasting op luchtvaartpassagiers

Wij pleiten voor vervanging van het [ineffectieve CORSIA-programma](#) door een effectievere internationale luchtvaarthefving die alle emissies dekt en deze progressiever prijst, bij voorkeur via een [frequent-flyer-heffing](#). Als dit niet haalbaar is, pleiten we voor een coalitie van ambitieuze landen die bilaterale afspraken maakt om emissies hoger te belasten.

Zo'n heffing kan belangrijke financiering opleveren voor decarbonisatie, en een aanzienlijk deel van de opbrengst kan worden gebruikt voor financiering van 'verlies en schade'.

Waarom dit belangrijk is:

- Verlies en schade in ontwikkelingslanden wordt door sommige studies al geschat op [meer dan \\$400 miljard per jaar](#) en zal naar verwachting toenemen.
- In 2009 hebben rijke landen [beloofd jaarlijks \\$100 miljard](#) aan “klimaatfinanciering” te mobiliseren tegen 2020 om kwetsbare landen te helpen bij klimaatverandering. Deze belofte is echter [niet nagekomen](#).

Een wereldwijde luchtvaartbelasting om klimaatschade te financieren voor de meest getroffen landen is al eerder voorgesteld, bijvoorbeeld [door de Malediven](#) in 2008 en [opnieuw](#) door de groep van ['Least Developed Countries' \(LDC's\)](#) voorafgaand aan COP27 in 2022.

Deze landen zijn het meest kwetsbaar voor directe klimaateffecten en behoren tot de laagste inkomensgroepen. **Wij hebben een morele verantwoordelijkheid om hun eisen te erkennen, te versterken en te ondersteunen.**

