

Datum 24 februari 2023

Betreft Betrokkenheid Duurzame Luchtvaarttafel bij invoering en uitwerking CO₂-plafond luchtvaart

Geachte leden van het kabinet,

Op 17 januari jl. schreef de Minister van Infrastructuur en Waterstaat aan de Tweede Kamer over een nationaal CO₂-plafond voor de internationale luchtvaart vertrekkend vanuit Nederland. Hierin wordt aangegeven dat u op korte termijn verwacht een principebesluit te nemen over de invoering en vormgeving van dit CO₂-plafond.

Met het oog op uw besluitvorming hierover wil ik u vragen hierin zorg te dragen voor een integrale afweging. Daarbij zou het goed zijn niet alleen te kijken naar de borging van de doelstellingen, maar ook naar de sturing op daadwerkelijke en snelle verduurzaming; het zou goed zijn als de vormgeving maximaal bijdraagt aan snelle verduurzaming en innovatie en daarmee aan het toekomstbestendig maken van de sector.

Anders gezegd: kies zoveel mogelijk voor een uitwerking waarbij verduurzaming gestimuleerd en gewaardeerd wordt en sluit aan op bestaande monitoring- en verantwoordingssystemen, wat de uitvoerbaarheid ten goede komt.

Aan de Duurzame Luchtvaarttafel (DLT) zit een vertegenwoordiging van de luchtvaartsector in haar volledige breedte: publieke- en private partijen (zowel luchthavens, luchtvaartmaatschappijen, brandstofleveranciers als de maakindustrie) en kennisinstellingen nemen deel. De DLT heeft in 2018 het Akkoord Duurzame Luchtvaart gesloten en hierbij CO₂-doelstellingen gesteld voor 2030, 2050 en 2070.

Het behalen van deze CO₂-doelstellingen wordt nu mogelijk vertaald in het CO₂-plafond. In het participatietraject van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zijn in de afgelopen jaren bij de ontwerpfase van het CO₂-plafond door veel van de private partijen afzonderlijk zorgen geuit over de effecten die het plafond met zich mee kan brengen, neveneffecten die zowel op privaat als publiek terrein liggen. Een voorbeeld hiervan is het gegeven dat de slotsystematiek in de luchthavenvariant geen directe invloed heeft op CO₂-emissies, aangezien de slotregelgeving niet kan sturen op het type vliegtuig, de gebruikte brandstof of de bestemming. Daarnaast worden in de luchthavenvariant de individuele (ook internationale) luchtvaartmaatschappijen niet beloond voor de stappen die zij zetten om de CO₂-emissies terug te brengen. Dit kan leiden tot een situatie waarbij de beoogde verduurzaming uiteindelijk niet optimaal wordt gestimuleerd.

Het CO₂-plafond is een borgingsinstrument, maar er is meer nodig. In mijn optiek dient een goed functionerend borgingsinstrument ook te stimuleren tot maximale verduurzaming van de sector. Mijn verzoek is daarom om bij de besluitvorming en de vormgeving van een CO₂-plafond de prikkel tot verduurzaming van de luchtvaart zo sterk mogelijk te verankeren in het beleid. En die prikkel zou idealiter moeten liggen op de plek waar deze het meeste effect heeft, zoals vlootvernieuwing en de verduurzaming van de brandstoffen. Op die manier kunnen partijen versneld bijdragen aan verduurzaming maar ook aan andere publieke belangen zoals een gezond vestigingsklimaat.

Naast dit inhoudelijke verzoek aan het kabinet, wil ik de Minister van Infrastructuur en Waterstaat verzoeken om de DLT nadrukkelijk te betrekken bij een eventuele invoering en uitwerking van het CO₂-plafond. Dit verzoek moet ook gezien worden als een aanbod aan het kabinet: met de krachten gebundeld vanuit de publieke- en private partijen en de kennisinstellingen kan de DLT een waardevolle rol vervullen bij de mogelijke uitwerking. Met het luchtvaart ecosysteem vertegenwoordigd, kan binnen de DLT:

- een integrale belangenafweging vanuit de luchtvaart worden gemaakt;
- worden voorzien hoe het nationale beleid rondom CO₂-doelstellingen past binnen het bredere beleidsveld (vanuit bijv. de EU of in relatie tot ander nationaal beleid dat de luchtvaart raakt zoals geluid en stikstof);
- in meer pragmatische zin binnen de gegeven kaders worden meegedacht in de uitwerking van nationaal beleid;

- beoordeeld worden hoe het beleid zich verhoudt tot de initiële doelstellingen uit het Akkoord van de DLT als ook de reeds ingezette maatregelen van de private partijen.

Het collectieve belang van de verduurzaming van de luchtvaart en het realiseren van de gezamenlijke doelstellingen uit het Akkoord Duurzame Luchtvaart zullen voorop staan in de inspanningen van de DLT.

Hoogachtend,

Lodewijk Asscher
Voorzitter Duurzame Luchtvaarttafel