



Aan Minister

nota

Kamerbrief waterstof/elektrisch vliegen

TER BESLISSING

Datum

11 april 2025

Onze referentie

IENW/BSK-202592577

Opgesteld door

DG Luchtvaart en Maritieme
Zaken

Dir. Luchtvaart

Afdeling Duurzame Luchtvaart

Beslistermijn

18-04-2025

Bijlage(n)

1

Aanleiding

Tijdens het commissiedebat Luchtvaart op 24 oktober 2024 vroeg lid Bamenga om een overzicht van belemmeringen en randvoorwaarden voor elektrisch vliegen¹. Op 17 december 2024 werd daarnaast de motie² De Groot/Bamenga aangenomen, waarin wordt verzocht de nieuwe modaliteit elektrisch vliegen een plek te geven in luchtruim- en infrastructuurbeslissingen, te komen met faciliterend beleid en belemmeringen weg te nemen in samenwerking met sectorpartijen. Met de bijgevoegde brief wordt aan deze toezegging en motie voldaan.

Geadviseerd besluit

Akkoord gaan met het versturen van de bijgevoegde Kamerbrief.

Kernpunten

- Naast batterij-elektrisch vliegen, richten de sector én IenW zich ook op vliegen op waterstof als schone manier van vliegen. Daarom wordt in de brief ingegaan op zowel waterstof als elektrisch vliegen.
- Deze Kamerbrief schetst de visie en ambitie van IenW, benoemt de belangrijkste belemmeringen en randvoorwaarden en beschrijft hoe de luchtvaartsector en IenW hier aan werken.

Krachtenveld

- Vanuit de sector is er veel belangstelling voor elektrisch vliegen. Dit komt met name vanuit de regionale luchthavens. De Nederlandse Vereniging van Luchthavens (NVL) heeft onlangs een brief geschreven om het belang van elektrisch vliegen te benadrukken en u uitgenodigd voor een lunchgesprek hierover.
- Nederland heeft een sterke en innovatieve luchtvaartsector met verschillende bedrijven en initiatieven die actief zijn in de ontwikkeling van elektrische- en waterstoftoestellen, zoals Elysian, Vaeridion, Fokker Next Gen en Conscious Aerospace. Ook Nederlandse luchthavens en luchtvaartmaatschappijen bereiden zich voor op de komst van deze toestellen.
- De lobby voor elektrisch vliegen richt zich vooral op het *regional air mobility (RAM)* segment. Hierbij worden kleine elektrische toestellen

¹ TZ202410-192

² Kamerstuk 31936, nr. 1189

ingezet voor korte vluchten tussen regionale luchthavens binnen en buiten Nederland.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing

Toelichting

Internationale/Europese context

De ontwikkelingen binnen Nederland sluiten aan bij de Europese inspanningen. Binnen Europa is bijvoorbeeld de 'Alliance for Zero-Emission Aviation' waarbij private partijen samenwerken in verschillende werkgroepen om zich voor te bereiden op waterstof/elektrische vliegtuigen. IenW werkt beleidsmatig in EU verband samen op deze ontwikkelingen.

Politieke context

In het regeerprogramma is opgenomen dat het kabinet werkt aan het stiller en schoner maken van vliegtuigen, onder andere door innovatie van vliegtuigen en vliegtuigbrandstoffen. Ook wil het kabinet het verdienvermogen, ondernemingsklimaat en bestaanszekerheid versterken. Innovaties in de luchtvaart bieden economische kansen voor de Nederlandse luchtvaartsector. Daarnaast is elektrisch vliegen een terugkerend onderwerp in Commissiedebatten.

Financiële/juridische overwegingen

IenW investeert via het nationaal groeifondsproject Luchtvaart in Transitie in de ontwikkeling van technologie voor waterstof en waterstof-elektrische vliegtuigen. Er zullen echter meer investeringen nodig zijn om waterstof- en elektrisch vliegen op te schalen. Het gaat dan onder meer om investeringen in laad- en tankinfrastructuur, het aantrekken- en opleiden van technici en piloten en de aankoop van deze nieuwe toestellen. IenW ondersteunt de sector – waar mogelijk – bij het vinden van aanvullende financiering (bijvoorbeeld via EU-subsidies).

Strategie

IenW ondersteunt de ambities van de sector. Zoals in de Innovatiestrategie Luchtvaart³ aangegeven, streeft IenW naar een eerste vlucht zonder CO₂-uitstoot en met zo min mogelijk geluid, stikstof en fijnstof in 2030, voor minimaal 9 personen. In 2040 voor minimaal 40 personen en in 2050 zouden alle korte vluchten tot 500 kilometer vervangen moeten zijn door deze toestellen.

Uitvoering en gevolgen maatschappij

Elektrisch vliegen en vliegen op waterstof staan nog in de kinderschoenen. Naar verwachting zullen deze technologieën uiteindelijk positieve effecten hebben op de leefomgeving, geluidsoverlast en het klimaat.

Communicatie

De communicatielijnen voor elektrisch vliegen en vliegen op waterstof is dat IenW deze ontwikkelingen ondersteunt waar mogelijk en werkt aan de juiste randvoorwaarden om deze technologieën te kunnen faciliteren.

Voorgaande ontwikkelingen en alternatieven

Elektrisch vliegen en vliegen op waterstof zijn, naast duurzame brandstoffen

Datum

8 april 2025

Onze referentie

IENW/BSK-202592577

Opgesteld door

DG Luchtvaart en Maritieme Zaken

Dir. Luchtvaart

Afdeling Duurzame Luchtvaart

Aan

Minister Madlener

Bijlage(n)

1

³ Kamerstuk 31936, nr. 911

(Sustainable Aviation Fuels - SAF), mogelijkheden om de luchtvaart schoner en stiller te maken. Elektrische vliegtuigen zouden in potentie korte vluchten tot ongeveer 800 kilometer kunnen vervangen. Waterstofvliegtuigen hebben de potentie om grotere toestellen te vervangen tot ongeveer 2000 kilometer.

Datum

8 april 2025

Onze referentie

IENW/BSK-202592577

Opgesteld door

DG Luchtvaart en Maritieme

Zaken

Dir. Luchtvaart

Afdeling Duurzame Luchtvaart

Aan

Minister Madlener

Bijlage(n)

1

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Kamerbrief waterstof/elektrisch vliegen	Dit is de voorgestelde Kamerbrief.