

Vergaderjaar 2025–2026

31 936

Luchtvaartbeleid

32 813

Kabinetsaanpak Klimaatbeleid

Nr. 1266

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 april 2026

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 21 januari jl. gevraagd om een reactie op de factsheet «Ontwikkeling uitstoot Nederlandse luchtvaart 2024» van Stichting S4R.

S4R stelt in dit factsheet dat luchtvaart in 2024 van alle sectoren in de Nederlandse economie de grootste klimaatimpact had, en dat de feitelijke emissiereductie achterblijft bij de nationale en internationale doelstellingen. Daarnaast worden kritische kanttekeningen geplaatst bij de effectiviteit van huidige beleidsinstrumenten, zoals de bijmengverplichting voor duurzame luchtvaartbrandstoffen (SAF), en wordt het belang van het aanpakken van niet-CO₂ klimaateffecten van de luchtvaart benadrukt.

Dat luchtvaart impact heeft op het klimaat is evident. De gepresenteerde kwantificering van de totale klimaatimpact vraagt echter om enige nuancering. Over de exacte weegfactoren van niet-CO₂-effecten bestaat wetenschappelijk nog geen consensus. Dit staat een eenduidige sectorale rangschikking momenteel in de weg. De beleidsinzet ten aanzien van niet-CO₂-effecten is daarom in deze fase gericht op het verkrijgen van betrouwbare inzichten en het bevorderen van wetenschappelijke consensus. De monitoringsverplichting onder het Europese emissiehandelssysteem EU ETS is cruciaal om de noodzakelijke data te verwerven voor een feitelijk onderbouwd en doelgericht langetermijnbeleid.

De beleidsinzet van het ministerie is primair gericht op CO₂-reductie binnen de luchtvaart. De focus ligt hierbij op het vergroten van het gebruik en de productie van duurzame luchtvaartbrandstoffen en het stimuleren van technologische innovatie, aangezien deze sporen als het meest kansrijk worden gezien voor structurele verduurzaming.

Bijmenging van duurzame brandstoffen is de meest effectieve wijze om de CO₂-emissies van de luchtvaart op de korte tot middellange termijn (en

voor lange afstanden ook op langere termijn) te verlagen. Op de langere termijn zullen technologische vernieuwingen substantieel gaan bijdragen aan de energietransitie. Denk daarbij aan elektrisch vliegen, waterstof (-elektrisch) vliegen en de ontwikkeling van energie-efficiëntere toestellen.

IenW gebruikt verschillende instrumenten om de klimaatdoelen te realiseren. Ingezet wordt op normering via bijvoorbeeld de bijmengverplichting voor duurzame luchtvaartbrandstoffen onder ReFuelEU Aviation. Stimulerende maatregelen zijn bijvoorbeeld de investeringen vanuit het Nationaal Groeifondsprogramma Luchtvaart in Transitie, gericht op innovaties t.b.v. het vliegen op waterstof en investeringen vanuit het Klimaat- en Energiefonds, gericht op het stimuleren van de productie van duurzame luchtvaartbrandstoffen. Ook gebruiken we beprijzende maatregelen zoals de afstandsafhankelijke vliegbelasting en het emissie-handelsstelsel EU ETS. Tot slot wordt publieksinformatie ingezet om de bewustwording van Nederlanders te vergroten.

Gezien het grensoverschrijdende karakter van de luchtvaart is een internationale aanpak randvoorwaardelijk voor effectieve emissiereductie. Eenzijdige nationale maatregelen vergroten het risico op koolstoflekkage, waarbij emissies verschuiven naar andere regio's zonder dat er klimaatwinst wordt geboekt. Daarom richten we ons op ambitieuze internationale afspraken, waarbij de nationale kaders aansluiten bij de mondiale en Europese ontwikkelingen. Vanuit dat perspectief zet IenW ook in op een harmonisatie van de Europese vliegbelastingen, zodat in een gelijk speelveld de verduurzaming wordt bevorderd.

Om de gestelde doelen te bereiken werkt het ministerie nauw samen met de luchtvaartsector, onder meer via de Duurzame Luchtvaarttafel.

De door S4R gedeelde inzichten bieden een relevante bijdrage aan de dialoog over de verduurzamingsopgave van de luchtvaart.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
V.P.G. Karremans