AH 572

2026Z19037

Antwoord van minister Karremans (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 6 november 2026)

Vraag 1
Bent u bekend met de notitie ‘eerst de koers, dan de groei’ over vastlegging van klimaatdoelen voor de luchtvaart, gepubliceerd door CE Delft in augustus 2026?[1]

Antwoord
Ja.

Vraag 2
Herkent u de constatering dat er al nationale doelstellingen voor de verduurzaming van de luchtvaart zijn (zoals opgenomen in de luchtvaartnota 2020-2050), maar dat deze niet wettelijk verankerd zijn?

Antwoord
Ja. In de Luchtvaartnota 2020-2050 zijn nationale doelstellingen opgenomen voor de verduurzaming van de luchtvaart. Deze doelstellingen zijn als zodanig niet wettelijk vastgelegd.
Dit betekent echter niet dat er geen wettelijke maatregelen zijn getroffen om de verduurzaming van de luchtvaart te realiseren. Zo zijn inmiddels verschillende Europese maatregelen van kracht, waaronder het Europese emissiehandelssysteem (EU ETS) en ReFuelEU Aviation, met daarin een wettelijke bijmengverplichting voor duurzame luchtvaartbrandstoffen.

Vraag 3
Ziet u het klimaatdoel voor Schiphol/Lelystad zoals opgenomen in het coalitieakkoord net als CE Delft als aanvullend op de klimaatdoelen in de luchtvaartnota 2020-2050?

Antwoord
Ja, ik zie het doel zoals opgenomen in het coalitieakkoord als aanvullend op de al bestaande klimaatdoelen. In de brief die voorafgaand aan het Commissiedebat Verduurzaming Luchtvaart van 11 november a.s. met de Kamer wordt gedeeld, wordt nader ingegaan op de reductieopgave volgend uit deze afspraak.

Vraag 4
Hoe beoordeelt u de oproep om tot een politieke keuze te komen over de klimaatkaders waarbinnen de Nederlandse luchtvaart op de langere termijn mag opereren?

Antwoord
Het kabinet onderschrijft het belang van duidelijkheid over de klimaatkaders waarbinnen de luchtvaart zich op lange termijn kan ontwikkelen. Daarom werken we samen met internationale en Europese partners aan de ontwikkeling en de verduurzaming van de luchtvaart. Het kabinet vindt het belangrijk dat de luchtvaart verduurzaamt, zonder dat daarbij het gelijke speelveld wordt aangetast. Daarom zet het kabinet in op Europese en mondiale afspraken en instrumenten, waaronder het Europese emissiehandelssysteem (EU ETS), ReFuelEU Aviation met daarin de wettelijke

[1] CE Delft, augustus 2026, Eerst de koers, dan de groei: Opties om de nationale klimaatdoelen voor de luchtvaart wettelijk vast te leggen.

bijmengverplichting voor duurzame luchtvaartbrandstoffen en het mondiale klimaatinstrument CORSIA.

Vraag 5
CE Delft stelt dat wettelijke borging van klimaatdoelen duidelijkheid en stabiliteit biedt als randvoorwaarde om te innoveren en te investeren (bijv. in Sustainable Aviation Fuels (SAF), vlootvernieuwing en waterstof/elektrisch vliegen); bent u bereid bij de uitwerking van de borgingsopties expliciet te toetsen in hoeverre elke optie bijdraagt aan investeringszekerheid voor verduurzaming van de sector, en dit als apart criterium op te nemen naast klimaatzekerheid, juridische risico's en handhaafbaarheid?

Antwoord
Bij de uitwerking van het klimaatbeleid wordt gekeken naar verschillende effecten en uitvoerbaarheid van deze opties. Investeringszekerheid is van belang voor de verduurzaming van de luchtvaart. Voor het Commissiedebat Verduurzaming Luchtvaart van 11 november zal de Tweede Kamer nader worden geïnformeerd over de bredere aanpak voor het verduurzamen van de luchtvaart en de inzet van het kabinet daarbij. In deze brief zal ook ingegaan worden op het aspect investeringszekerheid.

Vraag 6
Kunt u een appreciatie geven van de drie borgingsopties die in de notitie op pagina 12 zijn samengevat?

Antwoord
In de notitie van CE Delft worden in totaal vier opties genoemd, (1) geen borging, (2) borging in de NL klimaatwet, (3) borging met een CO_2 plafond en een (4) klimaatgebonden groeikader.
CE Delft gaat in de samenvatting en vergelijking tussen de verschillende opties onder meer in op klimaatzekerheid, impact, uitvoerbaarheid en de handhaafbaarheid.
Het kabinet heeft met interesse kennisgenomen van de verschillende opties en zal deze nader bestuderen. Voor het klimaatbeleid voor internationale sectoren als luchtvaart is de inzet van het kabinet gericht op mondiale en Europese afspraken en instrumenten. Nationale borging is minder effectief en kan leiden tot verstoringen van het gelijke speelveld. De voorstellen uit de notitie worden in samenhang met de bredere beleidsaanpak en de afspraken in het coalitieakkoord bezien. Dit zal worden betrokken bij de verdere beleidsvorming.

Vraag 7
Bent u bereid om de drie borgingsopties zoals opgenomen op pagina 12 van de notitie mee te nemen als mogelijkheden voor borging van de klimaatdoelen voor de luchtvaart, en hierover verslag te doen in de brief die u tijdens het Commissiedebat Luchtvaart van 21 april 2026 aan de Kamer heeft toegezegd (toezegging TZ202605-005) en die volgens uw toezegging rond de zomer zou worden verzonden?

Antwoord
In de brief die voorafgaand aan het commissiedebat Verduurzaming Luchtvaart van 11 november a.s. met de Kamer wordt gedeeld, wordt ingegaan op de realisatie van de CO_2-afspraak uit het coalitieakkoord.
Zoals al eerder aangegeven zullen de opties uit de notitie van CE Delft nader bestudeerd worden, en als input worden meegenomen in de verdere beleidsvorming.

Vraag 8

Hoe verhouden de borgingsopties die de notitie presenteert zich tot de wetgeving die eerder op het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is voorbereid en aangekondigd (Kamerstuk 31 936 nr. 1047)? Kunt u toelichten of u bereid bent dit wetsvoorstel als basis te nemen bij de uitwerking van de borging van de klimaatdoelen in de luchtvaart?

Antwoord
De gepresenteerde opties worden als input meegenomen, evenals de eerdere voorstellen voor het CO_2-plafond. Dat wetsvoorstel en de ervaringen die sindsdien zijn opgedaan, worden betrokken bij de verdere beleidsvorming.
De klimaatdoelen voor de luchtvaart kunnen op verschillende manieren worden geborgd. Omdat luchtvaart bij uitstek een internationale sector is, kijkt het kabinet naar de mogelijkheden om doelen via Europees en mondiaal beleid te realiseren. Dit is effectiever dan nationaal beleid, en het voorkomt verstoringen van het gelijke speelveld en weglek van CO_2-emissies. Als blijkt dat internationale en Europese maatregelen onvoldoende resultaat opleveren, dan kan ervoor gekozen worden hier nationale instrumenten aan toe te voegen. Zo heeft het kabinet ervoor gekozen om de komende jaren extra te investeren in duurzame luchtvaartbrandstoffen (SAF), omdat hiermee de verduurzaming en het versterken van onze energie-onafhankelijkheid hand in hand gaan.
De komende periode zal het kabinet nader uitwerken hoe het klimaatbeleid er uit gaat zien, mede in het licht van ontwikkelingen in de afgelopen jaren op Europees en mondiaal niveau en recent de uitspraak in de klimaatzaak Bonaire. Het kabinet wil de verschillende mogelijkheden in samenhang beoordelen, waarbij onder meer wordt gekeken naar de effectiviteit en uitvoerbaarheid en naar de verhouding tot het Europese en mondiale klimaatbeleid.

Vraag 9
Met welke extra maatregelen compenseert u dat de doelen van het duurzame luchtvaartakkoord volgens de KEV niet gehaald worden omdat de afgesproken bijmenging van duurzame brandstoffen (14% in 2030) is vervangen door de bijmengverplichting van ReFuelEU (6%)?

Antwoord
Het kabinet vindt het belangrijk dat het klimaatdoel in 2030 wordt gerealiseerd. De wettelijke bijmengverplichting van ReFuelEU is de minimale bijmenging van duurzame brandstoffen. Dit is het percentage waar PBL mee heeft gerekend. Maar het blijft natuurlijk mogelijk om meer SAF bij te mengen, en die ambitie is er ook nog steeds. Het fonds dat door Schiphol wordt opgezet om luchtvaartmaatschappijen te stimuleren om SAF additioneel aan de Europese bijmengverplichting (ReFuelEU verordening) bij te mengen is hierbij een belangrijk instrument. Schiphol stelt hiervoor de komende drie jaar 45 miljoen euro beschikbaar. Daarnaast heeft het kabinet besloten om een bijdrage te leveren aan dit SAF fonds en heeft hiervoor in de begroting in de jaren 2027 tot en met 2029 45 miljoen euro gereserveerd. De bijdrage van de Rijksoverheid is onder voorbehoud van goedkeuring door de Europese Commissie. Deze investeringen moeten bijdragen aan het verlagen van de CO_2-uitstoot.
Het ministerie van IenW blijft de ontwikkelingen monitoren en blijft in gesprek met de sector om het klimaatdoel voor 2030 te realiseren.

Vraag 10
Kunt u deze vragen beantwoorden vóór het CD Luchtvaart van 8 oktober 2026?

Antwoord
Dat is helaas niet gelukt, u ontvangt de beantwoording voor het CD Verduurzaming luchtvaart op 11 november.