

Vergaderjaar 2024–2025

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 1219

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 24 februari 2025

Tijdens het Commissiedebat Luchtvaart van 4 februari 2025 is aan de leden De Hoop (PvdA/GroenLinks) en Grinwis (CU) toegezegd om de Kamer op korte termijn (binnen twee weken) te informeren over de vraag of er een CO₂-plafond per luchthaven komt.

In het Regeerprogramma is opgenomen dat het kabinet voornemens is om te sturen op milieunormen die de negatieve effecten van de luchtvaart verder doen afnemen. Op deze manier ontstaat er op de langere termijn groeiruimte als vliegtuigen stiller en schoner worden.¹ Voor de invoering van een CO₂-plafond per luchthaven is evengoed een zorgvuldige beleidsafweging nodig, waarbij ook gekeken wordt naar de technische, juridische en geopolitieke haalbaarheid.

Achtergrond en vervolgstappen

In maart 2023 heeft het vorige kabinet het principebesluit genomen om een CO₂-plafond per luchthaven in te voeren.² In de verzamelbrief luchtvaart van juni 2024 heeft mijn ambtsvoorganger aangegeven dat het huidige kabinet een uitspraak moet doen over de uitwerking van het CO₂-plafond.

In die verdere uitwerking van het CO₂-plafond zijn onlangs twee studies afgerond. Ten eerste heeft SEO onderzocht wat de juridische en econo-

¹ Regeerprogramma: uitwerking van het hoofdlijnenakkoord door het kabinet, 13 september 2024.

² Tweede Kamer, vergaderjaar 2022–2023, Kamerstuk 31 936, nr. 1047.

mische gevolgen kunnen zijn van invoering van het CO₂-plafond³. Ten tweede is door CE Delft een verkenning uitgevoerd naar alternatieve manieren van borging van de nationale CO₂-doelen voor de luchtvaart. Daarbij is ook onderzocht hoe de nationale doelen zich verhouden tot het mondiale doel van net-zero CO₂-emissies in 2050, zoals vastgesteld door de Internationale burgerluchtvaartorganisatie (ICAO). Dit sluit aan bij de beleidsactie in het Ontwerp Klimaatplan om te onderzoeken of en zo ja, hoe de voortgang van de verduurzaming van de luchtvaart wettelijk te borgen.⁴ Deze studies zijn als bijlage bijgevoegd bij deze brief.

De resultaten van beide onderzoeken worden bestudeerd en betrokken bij verdere besluitvorming over het CO₂-plafond. Het is belangrijk om daar een zorgvuldige beleidsafweging in te maken en dat met betrokkenen te bespreken. Conform de toezegging in het Commissiedebat Luchtvaart van 24 oktober 2024 (Kamerstuk 31 936, nr. 1178), wordt de Kamer voor de zomer van 2025 geïnformeerd over het kabinetsstandpunt over de vervolgstappen t.a.v. het CO₂-plafond.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener

³ De eerdere effectenstudies van CE Delft (Kamerstukken II 2022/23, 31 936, nr. 1027) gingen uit van een situatie waarin er 500k vliegbewegingen mogelijk zijn op Schiphol en een situatie waar er 452.5K vliegbewegingen mogelijk zijn op Schiphol. De huidige *balanced approach* procedure betreft een beoogde capaciteitslimiet van 478K vluchten.

⁴ OntwerpKlimaatplan 2025–2035: Op weg naar een klimaatneutraal Nederland, zie: Overheid.nl | Consultatie Klimaatplan 2025-2035.