

# Memo

Aan: Kamer OEA  
Van: Werkgroep Klimaat  
Datum: 24 maart 2022  
Kenmerk: M2022005  
Onderwerp: Voorstel aanwending ticketbelasting voor biobrandstof  
Bijlage(n):

---

## Inleiding

In het coalitieakkoord is aangegeven dat de uitstoot in de mobiliteitssector fors omlaag wordt gebracht. In deze sector is de uitstoot sinds 1990 het minste afgenomen en inclusief luchtvaart en scheepvaart is deze zelfs toegenomen. De uitstoot terugdringen is nodig om de klimaatdoelen te kunnen halen, maar ook om de luchtkwaliteit te verbeteren. Er zal blijvend worden geïnvesteerd in schonere mobiliteit en het verder verduurzamen van de vliegtuigbrandstoffen. Daarnaast wil de nieuwe regering de voorstellen voor verduurzaming uit de Luchtvaartnota 2020-2050 doorzetten, waaronder emissieplafonds per luchthaven, en wordt de vliegticketbelasting verhoogd (van 200 miljoen naar 600 miljoen) waarbij de opbrengst deels gebruikt wordt voor de verduurzaming van de luchtvaart en vermindering van leefomgevingseffecten.

## Aansluiten luchtvaart

Ook de luchtvaart moet een bijdrage leveren aan het terugdringen van de CO<sub>2</sub>-emissies. Vliegen over korte afstanden wordt ontmoedigd, hetgeen leidt tot een daling van de CO<sub>2</sub>-emissies naast de emissiereducties die voortkomen uit het 'Fit For 55'- beleidspakket. Europese afspraken over het rechtvaardig belasten van de luchtvaart worden actief ondersteund. Het gelijke speelveld binnen de EU en van de EU ten opzichte van derde landen staat hierbij centraal. En op nationaal niveau wordt op korte termijn het bijmengen van bio-kerosine verplicht en wordt op de langere termijn de productie en bijmenging van synthetische kerosine gestimuleerd.

## Advies Opnieuw Verbonden

In de het Advies 'Opnieuw Verbonden' van Pieter van Geel is opgenomen hoe de luchtvaart op Eindhoven Airport stiller en schoner kan. Gebleken is dat er veel te winnen valt met stillere en schonere toestellen, duurzame brandstoffen en hinderbeperkende maatregelen.

- ✓ Eindhoven Airport neemt het voortouw in het samenbrengen van brandstofproducenten, brandstofleveranciers en luchtvaartmaatschappijen om de inzet van duurzame brandstoffen op de luchthaven te realiseren. Minimaal 5% van de brandstof (bijmenging) zou duurzaam moeten zijn in 2023 en minimaal 14% in 2030. Eindhoven Airport zet zich daarbij in om in 2030 bijmenging van 20% te behalen. Hiervoor wordt een stappenplan opgesteld.

## Regionaal voorstel aanwending ticketbelasting ten behoeve van verduurzaming sector

Vanuit de regio zou het krachtig zijn om met een gezamenlijk voorstel te komen richting het nieuwe kabinet dat aansluit bij het coalitieakkoord. Gezamenlijk verder inzetten op verduurzamen van de bron. Op korte en langere termijn is SAF daarvoor het meest effectief. Compensatie van projecten buiten de luchtvaartsector kan nog steeds, maar draagt niet bij aan de benodigde verduurzaming van de luchtvaart.

Het voorstel is dan ook om met een regiovoorstel te komen om de extra opbrengsten van de vliegtaks in te zetten voor de bijmenging van kerosine met duurzame brandstoffen, en dan specifiek op Eindhoven Airport. Hiermee kan wederom een proefcasus en voorbeeldfunctie worden gecreëerd in onze regio.

### *Bijmenging SAF op Eindhoven Airport*

Er zijn veel verschillende manieren om duurzame vliegtuigbrandstof (SAF) te produceren, waarvan de meeste technologieën nog ontwikkelingstijd en grote investeringen vergen voordat ze commerciële schaal kunnen

bereiken. De HEFA-technologie is momenteel (2022) de enige technologie die succesvol is bewezen op commerciële schaal (100.000+ ton productie per jaar) en is het type SAF dat voor de nabije toekomst in dit voorstel wordt bedoeld. Bij het produceren van biobrandstoffen in de Nederlandse markt of leveren van biobrandstoffen aan de Nederlandse markt zijn de duurzaamheidscriteria vastgesteld in de Renewable Energy Directive II (RED II). In het vervolgvoorstel van de Europese Commissie Refuel EU Aviation (dat in het kader van Fit for 55 besproken zal worden) wordt specifiek voor de luchtvaart het gebruik van bepaalde grondstoffen gestimuleerd (de zogenaamde geavanceerde grondstoffen uit RED II Annex IX, deel A en de zogenaamde gebruikte oliën en vetten uit RED II Annex IX, deel B). Andere grondstoffen worden ontmoedigd (namelijk die ook als diervoeder of voedsel kunnen dienen). Belangrijk is dat vanaf het eerste moment van levering van SAF op Eindhoven Airport dit de juiste certificering heeft, waarmee aantoonbaar wordt gemaakt dat duurzame grondstoffen worden gebruikt (bij voorkeur wellicht Europees) en CO<sub>2</sub>-reductie is gegarandeerd. Hiervoor zou een algemeen aanvaarde certificering voor de luchtvaart, die van de RSB (Roundtable on Sustainable Biomaterials) kunnen worden gebruikt.

De eerste berekeningen en de huidige inschattingen qua prijzen leveren de volgende inzichten op. 1% SAF bijmenging levert een CO<sub>2</sub>-reductie op van 0,8%. Om 1% SAF bij te mengen op Eindhoven Airport is 1,4 miljoen liter SAF nodig (gebaseerd op getankte liters kerosine in 2019 op EA). De jaarlijkse meerkosten, bij de huidige (maart 2022) prijs van SAF, bedragen ongeveer € 1,75 miljoen.

Om het nationale doel van 14% SAF bijmenging in 2030, is op EA 19,6 miljoen liter nodig, omgerekend ca. € 24,5 miljoen. Hoe hoger het percentage bijmenging, des te meer CO<sub>2</sub>-reductie kan worden gerealiseerd. Met 50% SAF bijmenging (het thans hoogst toegestane percentage bijmenging), in combinatie met de verwachte vlootvernieuwing van 60% in 2030 (1% vlootvernieuwing levert ca. 0,13% CO<sub>2</sub>-reductie op), kan de CO<sub>2</sub> uitstoot van het vliegverkeer vanaf Eindhoven Airport in 2030 met ca. 45-50% gereduceerd worden ten opzichte van 2019 (bij hypothetisch gelijkblijvende aantallen vliegbewegingen). Met 50% SAF bijmenging op EA is zou bij de SAF-prijs d.d. maart 2022 een meerprijs gemoeid van ca. € 87,5 miljoen (70 miljoen liter SAF). Bij een globale aanname van 3,5 miljoen vertrekkende passagiers in 2030 en een ticketbelasting van ca. € 25, zou dit betekenen dat de door passagiers van EA betaalde ticketbelasting volledig zou worden aangewend voor de meerkosten van inkoop van SAF (los van nationale of Europese verplichte bijmengpercentages).

De regio pleit er dan ook voor om (een deel van) de ticketbelasting specifiek aan te wenden voor SAF-bijmenging op EA, met gestaffelde percentages tot een zo hoog mogelijk percentage (thans: 50%) in 2030. De uitdaging blijft of en wanneer een dergelijk hoog bijmengingspercentage haalbaar is met het oog op de nog beperkte beschikbaarheid van SAF. Het is echter voor de hand liggend dat een hogere vraag naar SAF de productie zal stimuleren. Bovendien is de benodigde hoeveelheid SAF voor EA vele malen kleiner dan dat op Schiphol nodig zou zijn om dezelfde percentages CO<sub>2</sub>-reductie te behalen, waarmee het doel voor EA wel degelijk realistisch zou zijn.

#### *Regionaal Klimaatfonds*

Om de aangewende ticketbelasting goed te beheren en uitgaven te monitoren is het wenselijk om een regionaal klimaatfonds te creëren als een soort regionale 'bankrekening'. Dit fonds heeft twee doelen die tevens bijdragen aan de actieprogramma's van de Duurzame Luchtvaarttafel:

1. Inkopen en implementatie van duurzame brandstoffen op Eindhoven Airport
2. Rapportering ministerie I&W t.b.v. verantwoording uitgaven en monitoring klimaatdoelen