



Aan

Minister

nota

Beantwoording Kamervragen Van Raan over bericht Qatar  
Airways CEO

**TER BESLISSING**

**Datum**

28 juni 2023

**Onze referentie**

IenW/BSK-2023/172552

**Opgesteld door**

Bestuurskern

Dir. Luchtvaart

Afdeling Duurzame Luchtvaart

**Beslistermijn**

05-07-2023

**Bijlage(n)**

2

**Aanleiding**

Kamerlid Van Raan (PvdD) heeft Kamervragen gesteld naar aanleiding van een interview met de CEO van Qatar Airways, de heer Al Baker. De heer Al Baker heeft in een interview met CNN op de jaarlijkse top van IATA aangegeven dat de klimaatdoelen een PR-exercitie zijn en nooit behaald zullen worden.

**Geadviseerd besluit**

Akkoord gaan met de beantwoording van de vragen en de brief daartoe te ondertekenen en verzenden aan de Tweede Kamer.

**Kernpunten**

- De Kamervragen richten zich op de uitspraken die gedaan zijn tijdens het interview, er wordt gevraagd naar de Nederlandse klimaatdoelen voor de luchtvaart, en er wordt gevraagd waarom deze doelen wél gehaald zouden worden. Daarnaast gaan de vragen ook in op beloftes door de luchtvaart.
- Het interview met de heer Al Baker is te zien via de volgende link vanaf 2.45 minuut: [https://youtu.be/KwugrrI\\_8So?t=170](https://youtu.be/KwugrrI_8So?t=170). Het filmpje duurt ongeveer 2,5 minuut.
- In de beantwoording wordt ingegaan op de verschillende duurzaamheidsdoelstellingen die er voor de luchtvaart bestaan, op verschillende niveaus (nationaal, Europees, mondiaal). Daarbij wordt ook uitleg gegeven hoe de doelstellingen concreet ingevuld worden en dat onderzocht is dat de doelstellingen gehaald (kunnen) worden, met huidig danwel toekomstig beleid.
- Voor het nationale beleid gaat dat concreet om het CO<sub>2</sub>-plafond, op Europees niveau het Fit for 55-pakket (waaronder EU ETS en ReFuelEU), en op mondiaal niveau het recent afgesproken ICAO-langetermijndoel (LTAG).
- De beantwoording licht verder toe dat de afspraken op de verschillende niveaus (nationaal, Europees, mondiaal) juridisch bindend zijn.
- Als laatste wordt er gevraagd naar 'beloftes' uit 'de luchtvaart'. Het is niet duidelijk wat hier precies mee bedoeld wordt. Het staat organisaties en bedrijven bovendien vrij om eigenstandig beloftes te maken en doelen te stellen, daar heeft de Nederlandse overheid geen zicht op.

## Krachtenveld

- Luchtvaartmaatschappijen in IATA hebben uiteenlopende belangen en strategieën. Dit komt o.a. vanwege de verschillende regio's in de wereld waarin zij opereren en de economische situatie.
- Staten in het Midden-Oosten zijn voorstander van efficiënter geproduceerde fossiele brandstof (ook wel LCAF genoemd, *Low Carbon Aviation Fuels*) en willen deze graag classificeren als SAF (*Sustainable Aviation Fuel*). Op Europees niveau is er ook discussie geweest rondom het gebruik van low-carbon fuels, in het kader van ReFuelEU. Na lang onderhandelen is het gebruik van low-carbon fuels opgenomen in het sub-mandaat onder ReFuelEU. Nederland heeft ingestemd met het hele pakket.
- De uitspraken van de heer Al Baker in het interview zijn overigens opmerkelijk: onlangs stelde de heer Al Baker standvastig vast te houden aan het doel van Qatar Airways om 10% SAF bij te mengen in 2030. Zie bijlage 3 voor het nieuwsartikel (pagina 6 voor de specifieke uitspraken van de heer Al Baker).

## Datum

28 juni 2023

## Onze referentie

IenW/BSK-2023/172552

## Opgesteld door

Bestuurskern  
Dir. Luchtvaart  
Afdeling Duurzame Luchtvaart

## Aan

Minister

## Bijlage(n)

2

## Toelichting

### *Politieke context*

- PvdD, GL en D66 zien graag dat de luchtvaart in 2030 minimaal 55% minder uitstoot dan in 1990. D66 wil daarnaast graag dat het ICAO-systeem CORSIA verstevigd wordt of het EU ETS voor intercontinentale vluchten gaat gelden.
- De VVD ziet graag dat het Europese grensmechanisme CBAM ook voor de luchtvaart gaat gelden zodat Europese maatschappijen geen concurrentienadeel ondervinden van het (Europese) ambitieuze klimaatbeleid.
- De partijen aan de Duurzame Luchtvaarttafel, die het Akkoord Duurzame Luchtvaart hebben ontwikkeld en ondertekend, zijn gecommitteerd om de doelen uit het akkoord te halen.

### *Financiële/juridische overwegingen*

Er zijn op dit moment geen financiële en juridische gevolgen.

## Informatie die niet openbaar gemaakt kan worden

Niet van toepassing.

## Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Kamerbrief	Brief met beantwoording van de vragen
2	Nieuwsartikel	Nieuwsartikel over de deal tussen Qatar Airways en Shell op Schiphol