

Speech door staatssecretaris Dijkma van Milieu op de Klimaat sessie over burgerluchtvaart en zeescheepvaart tijdens de gezamenlijke Informele Transport- en Milieuraad op 15 april 2016.

Geachte commissarissen, leden van het Europees Parlement, collega's,

Deze dag biedt een perfecte gelegenheid en setting om in vervolg op Parijs – in de geest van Parijs – een grote mondiale uitdaging aan te gaan: het vergroenen van de lucht- en scheepvaart. Hoe kunnen we zorgen voor effectieve maatregelen voor deze sectoren binnen de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) en de Internationale Maritieme Organisatie (IMO)? Welke maatregelen en initiatieven bieden de meest veelbelovende mogelijkheden, in financieel, economisch en maatschappelijk opzicht? En laten we niet vergeten onszelf de vraag te stellen hoe we te werk zouden moeten gaan – niet alleen met onze bondgenoten, maar ook met landen en regio's die weinig voelen voor onze plannen.

Het akkoord van Parijs is een belangrijke mijlpaal. In Parijs hebben 195 landen ingestemd met het treffen van klimaatmaatregelen. Een historisch akkoord en – naar mijn mening – een keerpunt. De vraag is niet langer *of* maar *hoe* we klimaatveranderingen gaan aanpakken. En hoe we kunnen zorgen voor effectieve mondiale afspraken, ook met betrekking tot luchtvaart en scheepvaart. Deze vraag vormt vandaag ons vertrekpunt.

Het is nu de verantwoordelijkheid van de internationale gemeenschap om op basis van het akkoord van Parijs tot handelen over te gaan. Vanuit het oogpunt van leefbaarheid en veiligheid – maar ook uit economisch oogpunt. Investeren in duurzaamheid is investeren in een economisch dynamische toekomst.



Om deze investeringen aantrekkelijker te maken moeten we de juiste weg zien te vinden voor de beprijzing van CO₂-emissies.



Het akkoord van Parijs bevat geen specifieke bepalingen voor de lucht- en scheepvaart. Maar het is duidelijk dat ook deze twee sectoren een aanzienlijke bijdrage zullen moeten leveren.



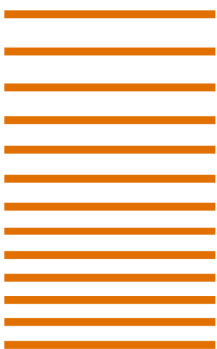
De luchtvaart is een van de snelst groeiende bronnen van broeikasgasemissies. In 2020 zullen de emissies met 70 procent zijn toegenomen ten opzichte van 2005 – en in 2050 met 300 tot 700 procent.



Naar verwachting zullen ook broeikasgasemissies door de scheepvaart toenemen – met 50 tot 250 procent in 2050 als het beleid niet verandert.



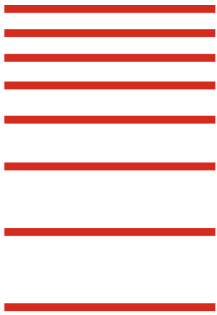
Lucht- en scheepvaart zijn bij uitstek internationale sectoren. Daarom is er een mondiale aanpak nodig, waarbij we rekening moeten houden met de specifieke eigenschappen van beide sectoren.



De EU zal in samenwerking met alle lidstaten van de ICAO en de IMO moeten streven naar een ambitieuze, realistische aanpak op mondiaal niveau. Een aanpak die zich richt op duurzame ontwikkeling die tegemoetkomt aan de uitdagingen waarmee we geconfronteerd worden: het waarborgen van economische groei en werkgelegenheid, met een concurrerende lucht- en scheepvaartsector.

Een realistische aanpak die past binnen de afspraken die we in Parijs hebben gemaakt. Dit betekent ook dat we bruggen moeten bouwen naar de rest van de wereld om mondiale overeenkomsten te bereiken.

De ICAO streeft naar koolstofneutrale groei vanaf 2020 en hoopt tijdens de algemene vergadering in oktober een akkoord te bereiken over een wereldwijd marktmechanisme. De luchtvaartindustrie onderschrijft deze doelstellingen.



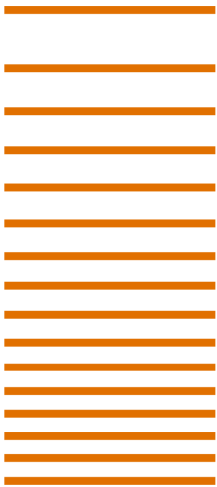
Tijdens de volgende algemene vergadering van de ICAO moet Europa andere regio's van de wereld de hand reiken om een wereldwijd mechanisme tot stand te brengen. Want dat hebben we nu hard nodig – een wereldwijd mechanisme om broeikasgasemissies in de luchtvaartsector aan te pakken.



Het mechanisme zal gebaseerd moeten zijn op de markt. Op die manier zullen de maatregelen worden genomen waar ze het rendabelst zijn. Verder zal het mechanisme dat wordt ontwikkeld uitgaan van compensatie. Dit houdt in dat een toename van emissies in de ene sector gecompenseerd kan worden in een andere. Tezamen zal dit leiden tot een mondiale koolstofprijs.




Het is van cruciaal belang dat we blijven samenwerken met landen als de Verenigde Staten, Canada en Japan. Tegelijkertijd zullen we alleen overeenstemming bereiken als we ons verzekerd weten van de steun van landen die zich tot dusver verzetten en kritisch zijn.



Binnen de IMO zijn ook enkele belangrijke stappen gezet. Dankzij de 'Energy Efficiency Design Index' zal de energie-efficiëntie van nieuwe schepen tussen 2013 en 2025 in drie stappen met 30 procent moeten verbeteren. Vergeet niet dat schepen nu al verreweg het efficiëntste transportmiddel zijn, 90 procent van de wereldhandel wordt vervoerd over water.

Het doel is volgende week een akkoord te bereiken over een dataverzamelsysteem, zodat voor bestaande schepen maatregelen overwogen kunnen worden die gebaseerd zijn op feiten en cijfers. De OESO-landen spelen hierin een belangrijke rol, met steun van de industrie.

Er zijn veel voorbeelden van duurzame investeringen en groene innovaties door zowel de lucht- als scheepvaart. Zoals schepen die varen op



LNG, de ontwikkeling van schone, brandstofefficiënte motoren, innovatieve aandrijfsystemen en wereldhavens zoals Rotterdam die duurzaam ondernemen aanmoedigen door schonere schepen te belonen met lagere havengelden.

In de luchtvaartsector zien we de ontwikkeling van brandstofefficiënte luchtvaartuigen, schonere brandstoffen zoals biokerosine en slim, duurzaam vliegen. Verder zijn er luchthavens zoals Schiphol die in hun bedrijfsvoering prioriteit geven aan duurzaamheid. Er is al heel veel mogelijk. En als we ervoor zorgen dat de mondiaal opererende lucht- en scheepvaartsector betalen voor emissies zullen dit soort innovaties aantrekkelijker worden.

Laten we ons nu richten op de twee belangrijkste vragen die we vandaag zullen behandelen zoals vermeld in het Presidency paper:

- Hoe kunnen we als transport- en milieuministers het best samenwerken om de wereldwijde emissies van de lucht- en scheepvaart verder te laten afnemen zonder afbreuk te doen aan het concurrentievermogen, de economische groei en de werkgelegenheid?
- Hoe kan de EU een constructieve bijdrage leveren aan de discussies die plaatsvinden binnen de ICAO en de IMO en er tegelijkertijd voor zorgen dat concrete stappen worden gezet om de in Parijs geformuleerde doelstellingen te behalen?

Ik vraag u vandaag te handelen vanuit het momentum dat in Parijs is gecreëerd. Laten we samenwerken als EU, en als transport- en milieuministers, en met internationale organisaties en de markt om constructieve, concrete stappen te zetten richting duurzame lucht- en scheepvaart. Niet alleen omdat we dat moeten, maar ook omdat we zoveel kunnen bereiken!



Nu geef ik graag het woord aan mijn collega, onze voorzitter, Melanie Schultz van Haegen.

Dank u wel.

