

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

462

Vragen van het lid **Boucke** (D66) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Verduurzaming van Europese luchtvaart bedreigd, blijkt uit nieuwe studie»* (ingezonden 7 oktober 2022).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 21 oktober 2022).

Vraag 1

Bent u bekend met het onderzoek van het Nederlandse Lucht- en Ruimtevaartcentrum en de TU Delft betreffende het dreigende tekort aan Europese grondstoffen voor duurzame luchtvaarbrandstoffen?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Bent u het ermee eens dat het zeer ernstig is dat het tekort aan Europese grondstoffen ertoe kan leiden dat broeikasgasemissies in de luchtvaart slechts 40% afnemen?

Antwoord 2

De beschikbaarheid van grondstoffen is essentieel voor de productie en inzet van duurzame luchtvaarbrandstoffen en de te behalen CO₂-reductie. In zowel het duurzaamheidskader biograndstoffen² als in de Impact Assessment ter ondersteuning van het ReFuelEU-initiatief³ is uitvoerig onderzoek gedaan naar de beschikbaarheid van grondstoffen en is geconcludeerd dat er in beginsel voldoende grondstoffen beschikbaar zijn om te voldoen aan de doelstellingen voor duurzame luchtvaarbrandstoffen. We blijven hiernaast aansturen op de in de Luchtvaartnota 2020–2050 afgesproken CO₂-reductie⁴.

Vraag 3

Welke gevolgen heeft het onderzoek op de kabinetsambitie dat er verder wordt geïnvesteerd in het verduurzamen van vliegtuigbrandstoffen?

¹ NLR, 4 oktober 2022 (Verduurzaming van Europese luchtvaart bedreigd, blijkt uit nieuwe studie (nlr.nl)).

² Kamerstuk 32 813–617.

³ Kamerstuk 22 112–3188.

⁴ Kamerstuk 31 936–820.

Antwoord 3

Nederland blijft zich onverminderd inzetten voor de totstandkoming en implementatie van een Europese bijmengverplichting voor duurzame luchtvaartbrandstoffen. Verder blijft Nederland bekijken op welke wijze zij de productie van duurzame luchtvaartbrandstof kan ondersteunen. Het genoemde rapport doet hier niets aan af.

Vraag 4

Hoe verhoudt dit onderzoek zich tot het kabinetsvoornemen om op nationaal niveau het bijmengen van biokerosine te verplichten?

Antwoord 4

Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 3 zet Nederland zich onverminderd in voor de totstandkoming en nationale implementatie van een Europese bijmengverplichting. De bijmengverplichting van de Europese Unie verbiedt lidstaten om nationaal een hogere bijmengverplichting in te voeren. De nationale doelstelling van 14% in 2030 blijft wel staan. Deze doelstelling is bekrachtigd door sectorpartijen in het Akkoord Duurzame Luchtvaart en is kabinetsbeleid. Ook KLM heeft zich gecommitteerd aan de afspraken die gemaakt zijn in het Akkoord Duurzame Luchtvaart en dit commitment is nog een keer extra bevestigd door de voorwaarden die zijn gesteld aan het verlenen van de staatssteun in juni 2020. We bekijken op dit moment ook welke aanvullende stimulans de Renewable Energy Directive van de EU kan bieden bovenop de voorgestelde 6%.

Vraag 5

Welke stappen gaat u zetten om de eerder verwachte verlaging van broeikasgasuitstoot die tot twee keer lager zou zijn toch te realiseren?

Antwoord 5

Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 2 is in zowel het duurzaamheidskader biograndstoffen als in de Impact Assessment ter ondersteuning van het ReFuelEU-initiatief geconcludeerd dat er in beginsel voldoende grondstoffen beschikbaar zijn om te voldoen aan de doelstellingen voor duurzame luchtvaartbrandstoffen. Daarnaast wordt er ingezet op de invoering van een CO₂-plafond. Dit borgt dat de afgesproken CO₂-reductiedoelen worden behaald.

Vraag 6

Bent u naar aanleiding van de aanbevelingen voornemens om het aanbod van en de vraag naar grondstoffen voor duurzame brandstoffen te monitoren, evalueren en periodiek te controleren? Zo ja, hoe gaat u dit vormgeven? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6

Onder het ReFuelEU-voorstel zijn op dit moment bepalingen opgenomen die onder andere het aanbod van en de vraag naar grondstoffen voor duurzame brandstoffen monitort, evalueert en periodiek controleert. Nederland vindt een periodieke evaluatie van belang en heeft hier ook actief voor gepleit in Europees verband. Verder komt het kabinet in 2023 met een Nationaal Plan Energiesysteem waarin wordt ingegaan op de energievraag van de toekomst en hoe hieraan kan worden voldaan. Op 10 juni jl. heeft de Minister voor Klimaat en Energie hierover een Contourenbrief naar de Kamer gestuurd⁵. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat laat op dit moment een onderzoek uitvoeren om de specifieke waterstofbehoefte voor luchtvaart 2030–2050 in kaart te brengen, welke als input zal dienen voor het Nationaal Plan Energiesysteem. Dit onderzoek wordt na afronding gedeeld met de Kamer.

Vraag 7

Op welke manier gaat u inzetten op het ontwikkelen van de benodigde regelgeving om waterstof-aangedreven vliegtuigen te certificeren en commercieel te gebruiken?

⁵ Kamerstuk 32 813–1053.

Antwoord 7

De certificatie van luchtvaartuigen is sinds 2003 belegd bij het Europese Agentschap voor de Luchtvaartveiligheid EASA. EASA heeft ook de verantwoordelijkheid voor het ontwikkelen van de relevante regelgeving om technische ontwikkelingen te certificeren. Daarnaast heeft de EU het publiek-private partnerschap Clean Aviation waarbij, samen met de industrie, wordt gewerkt aan de ontwikkeling van de certificatiënormen voor het gebruik van waterstof als brandstof in luchtvaartuigen. De Europese Commissie heeft verder een onderzoeksbudget ter grootte van € 1,7 miljard beschikbaar gesteld voor de ontwikkeling van waterstof als brandstof in de luchtvaart. Hierbij wordt gekeken naar zowel het luchtvaartuig als de benodigde infrastructuur. Nederland is direct betrokken bij deze ontwikkelingen door als lidstaat zitting te hebben in diverse comités en raden. Hiermee zien we toe op de resultaten van de Europese programma's.

Vraag 8

Bent u het ermee eens dat het noodzakelijk is dat hier voortvarend mee aan de slag wordt gegaan, gezien ontwikkelaars zekerheid nodig hebben om dergelijke vliegtuigen en de infrastructuur hiervoor te ontwikkelen?

Antwoord 8

Ja, zie antwoord op vraag 7.

Vraag 9

Bent u naar aanleiding van de aanbevelingen voornemens om op korte termijn studies te laten uitvoeren waarbij de invloed van waterdamp en roet in de luchtvaart op het klimaat en de klimaatafspraken wordt onderzocht?

Antwoord 9

Zoals aangegeven in de Luchtvaartnota 2020–2050 werkt het kabinet aan een beleidsaanpak voor de niet-CO₂-klimaateffecten van de luchtvaart. Daarbij zal in het bijzonder aandacht uitgaan naar duurzame brandstoffen. In dat kader heeft de Kamer eerder dit jaar een onderzoek ontvangen naar de rol van kerosinesamenstelling in rotemissies en de daaruit volgende effecten op de luchtkwaliteit en het klimaat⁶. Het ministerie is tevens op dit moment bezig een module te laten ontwikkelen waarmee de langetermijn niet-CO₂-effecten van het luchtvaartbeleid in kaart kunnen worden gebracht. In het algemeen geldt dat er in Europa, en in het bijzonder bij het Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR), veel geavanceerd onderzoek gedaan wordt naar de niet-CO₂-klimaateffecten van de luchtvaart.

⁶ Kamerstuk 30 175–416.