

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

3360

Vragen van de leden **Van Raan** en **Wassenberg** (beiden PvdD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *kerosineprojecten in Rotterdam en Delfzijl* (ingezonden 4 juni 2019).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 8 juli 2019).

Vraag 1

Kent u het bericht «Schiphol en Rotterdam Airport gaan inzetten op synthetische kerosine»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Kunt inzichtelijk maken op welke wijze er publieke middelen (geld, materiaal, etc.) ter beschikking staan aan de proefopstelling voor synthetische kerosine op Rotterdam The Hague Airport? Hoe verhouden deze publieke middelen zich tot het privaat gefinancierde deel van de begroting van de proefopstelling voor synthetische kerosine?

Antwoord 2

De studie naar een demonstratie installatie voor synthetische kerosine wordt op dit moment gefinancierd door Rotterdam The Hague Airport en de Royal Schiphol Group. Onderdeel van deze studie betreft ook het inzichtelijk maken van de financieringskosten van de te bouwen demonstratie installatie en de wijze waarop deze financiering kan worden ingevuld.

Vraag 3

Op welke wijze is er sprake van overheidsdeelname aan de stichting Innovatieprogramma Rotterdam The Hague Innovation Airport die recent werd opgericht?

¹ <https://www.trouw.nl/groen/schiphol-en-rotterdam-airport-gaan-inzetten-op-synthetische-kerosine~ab0cfbe2/>

Antwoord 3

De stichting Rotterdam The Hague Innovation Airport is op 24 mei opgericht door Rotterdam Airport B.V. De oprichting van de stichting is een uitkomst van de samenwerking tussen Rotterdam Airport B.V. en de gemeente Rotterdam in het kader van het door hen opgestelde uitvoeringsprogramma Rotterdam The Hague Innovation Airport.

Vraag 4

Kunt inzichtelijk maken op welke wijze er publieke middelen (geld, materiaal, etc.) ter beschikking staan aan de stichting Innovatieprogramma Rotterdam The Hague Innovation Airport?

Antwoord 4

In 2018 hebben de gemeente Rotterdam en Rotterdam Airport B.V. ieder € 500.000,- bijgedragen aan het programma. In 2019 stelt Rotterdam Airport € 500.000,- beschikbaar en de gemeente Rotterdam € 250.000,-. De gemeente Rotterdam is voornemens maximaal 3 jaar financiële ondersteuning aan de stichting in de vorm van een subsidie ter beschikking te stellen. De hoogte van de subsidiebijdrage zal jaarlijks worden vastgesteld. Als blijkt dat de stichting te zijner tijd (financieel) zelfstandig is, wordt de subsidierelatie afgebouwd.

Vraag 5

Kent u het bericht «Delfzijl krijgt grote raffinaderij voor biokerosine»?²

Antwoord 5

Ja.

Vraag 6

Kunt inzichtelijk maken op welke wijze er publieke middelen (geld, materiaal, etc.) ter beschikking staan aan de biokerosinefabriek in Delfzijl?

Antwoord 6

Er zijn geen publieke middelen ter beschikking gesteld aan de biokerosinefabriek in Delfzijl.

Vraag 7 en 8

Kunt u inzichtelijk maken wat er allemaal en in welke hoeveelheden zal worden bijgemengd in het eindproduct van de biokerosinefabriek in Delfzijl? Kunt u van al deze ingrediënten aangeven waar deze geproduceerd worden en wat de bijkomende uitstoot is van broeikasgassen en schadelijke stoffen tijdens het productieproces en het transport naar Delfzijl?

Antwoord 7 en 8

De biokerosinefabriek zal enkel duurzame kerosine produceren, welke tot 50% bijgemengd kan worden met fossiele kerosine. Uitgangspunt voor de biokerosinefabriek is de inzet van grondstoffen uit de rest- en afvalstromen van hoofdzakelijk regionale industrieën, zoals gebruikt frituurvet en reststromen uit de oleochemische sector die lastig te gebruiken zijn voor andere producten. Daarnaast wordt een duurzame vorm van waterstof gebruikt, gemaakt uit water en windenergie. De productie van de grondstoffen zal voornamelijk in Nederland plaatsvinden en levert over de hele keten een CO₂-reductie van minimaal 85% op t.o.v. fossiele kerosine.

Vraag 9, 10 en 11

Erkent u dat de productie van biobrandstoffen wereldwijd gepaard gaat met grootschalige vernietiging van natuur? Zo nee, waarom niet? Onderschrijft u de stelling van de Europese koepel van wetenschapsacademies (easac) dat we moeten erkennen dat houtige biomassa een enorm lange terugroetermijn kent?^{3 4} Zo nee, waarom niet?

² https://www.nu.nl/klimaat/5910306/delfzijl-krijgt-grote-raffinaderij-voor-biokerosine.html#coral_talk_wrapper

³ <https://www.groene.nl/artikel/bij-bio-denkt-iedereen-meteen-dat-het-goed-zit>

Kunt u inzichtelijk maken wat de hoeveelheid boskap en biodiversiteitsverlies zal zijn die direct of indirect gepaard zal gaan met de productie van biokerosine in Delfzijl? Zo nee, waarom niet? Zo ja, op welke manier vindt u het verantwoord om dergelijke grote hoeveelheden biobrandstoffen te produceren?

Antwoord 9, 10 en 11

De vernietiging van natuur, boskap en biodiversiteitsverlies zijn terechte aandachtspunten. In deze casus is dit echter niet aan de orde omdat er geen gebruik gemaakt wordt van houtige biomassa. Dat laat onverlet dat er aandacht moet zijn voor de duurzaamheid van de gebruikte grondstoffen. In deze casus wordt ingezet op het gebruik van duurzame biobrandstoffen op basis van regionale grondstoffen uit rest- en afvalstromen, die niet ten koste gaan van biodiversiteit en voedselzekerheid, en geen ongewenste bijeffecten in de keten, zoals het kappen van regenwoud en CO₂-emissies. De initiatiefnemers hebben grote aandacht voor de duurzaamheidsaspecten van de productie van biokerosine en hebben de nodige maatregelen genomen om te zorgen dat de gebruikte grondstoffen voor de biokerosinefabriek deze negatieve gevolgen niet kent.

Een onafhankelijke Sustainability Board, bestaande uit WWF International, de European Climate Foundation, het Solidaridad Network en de Rijksuniversiteit Groningen zal op verzoek van SkyNRG adviseren over de duurzaamheidseisen, zodat er geen negatief effect is op de voedselketen of op het milieu. Hierbij wordt tevens gekeken naar potentiële verdringingseffecten in andere markten, waarbij volgens de initiatiefnemers in geen geval producten op basis van voedselgewassen worden gebruikt, zoals sojaolie of palmolie. De duurzaamheid van de keten en van de bijbehorende producten wordt daarnaast geborgd door certificering op basis van de criteria van de Roundtable on Sustainable Biomaterials (RSB), een duurzaamheidssysteem dat strengere sociale en milieucriteria hanteert dan de EU richtlijn hernieuwbare energie (RED II) vereist.

Vraag 12

Kunt u uitsluiten dat de voorgenomen productie van biokerosine gepaard zal gaan met fraude?

Antwoord 12

Als u doelt op vermeende fraude met duurzaamheidsbewijzen, zoals de situatie waarover recentelijk veel publiciteit was in verband met onderzoek bij een biodieselproducent: op dit moment zijn er geen directe parallellen te trekken tussen de productielocatie voor de biokerosine en de biodieselproducent, die onderwerp is van het strafrechtelijk onderzoek. Veel hangt af van de activiteiten die er plaatsvinden, zoals de mate waarin bedrijven zowel duurzame als niet-duurzame biobrandstoffen verhandelen. We weten dat de initiatiefnemers van de biokerosinefabriek veel aandacht besteden aan het inzichtelijk maken van de grondstofketens en op deze wijze fraude in de grondstofketen proberen te voorkomen.

Vraag 13

Kunt een uitgebreide toelichting geven op het fraudebeeld bij de productie van biokerosine, inclusief aspecten van handhaving, ketencontrole en het aantal beschikbare FTE voor handhaving en ketencontrole?

Antwoord 13

Het toezicht op de duurzaamheid van de grondstofketens voor biobrandstoffen is overeenkomstig de Richtlijn hernieuwbare energie EU-breed belegd bij private auditors. Deze auditors doen dat namens de door de Europese Commissie erkende duurzaamheidssystemen. Na een succesvolle audit, zal de auditor een duurzaamheidscertificaat verstrekken aan (in dit geval) de producent. De lidstaten hebben volgens de Europese regelgeving geen handhavende bevoegdheden. In de REDII zijn geen maatregelen opgenomen die mogelijkheden voor publiekrechtelijk toezicht en handhaving verbeteren.

⁴ <https://www.trouw.nl/groen/waarom-biomassa-een-grotere-klimaatkiller-is-dan-steenkool~a8d089d1/>

Op dit moment is het ministerie met de Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) in gesprek om verschillende scenario's te bekijken voor publiekrechtelijk toezicht en handhaving om de frauderisico's in de keten te beperken. Ten aanzien van de borging van de duurzaamheid van de keten in deze casus verwijs ik u verder naar het antwoord op de vragen 9, 10 en 11.

Vraag 14

Kent u het bericht «Schoner vliegen met duurzame kerosine: goed begin, maar niet dé oplossing»?⁵

Antwoord 14

Ja.

Vraag 15 en 16

Onderschrijft u de stelling van Paul Peeters (lector aan NHTV Breda University of Applied Sciences) dat in 2030 circa 9 procent van de kerosine vervangen kan zijn door biobrandstof en dat dat de «totale CO₂-uitstoot in de luchtvaart naar schatting met 4 tot 6 procent terug zou dringen»? Zo nee, waarom niet? Zo ja, erkent u dat we de tijd niet meer hebben om nog jarenlang te wachten op de luchtvaartsector?

Onderschrijft u de stelling van Paul Peeters dat «als de luchtvaart in het huidige tempo doorgroeit biokerosine geen zoden aan de dijk zet»? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 15 en 16

De komst van de biokerosinefabriek in Nederland, en de steun van de KLM hierin, is een mooie stap in het verduurzamen van de luchtvaart. De betrokken partijen laten hiermee zien dat zij de uitdaging om de sector te verduurzamen ook aan durven gaan. Ik vind het een compliment waard dat de partijen nu zelf daadwerkelijk aan de slag gaan met de bouw van een fabriek.

Aan de stelling van de heer Peeters dat maar 9% van de kerosine in 2030 vervangen kan worden door biokerosine liggen veel aannames ten grondslag. Andere rapporten (bijv. CE Delft 2018/CE Delft, TAKS, WUR LEI, 2017) hanteren andere aannames en komen tot andere (hogere) percentages in 2030.

Vraag 17 en 18

Erkent u dat een stevige volumekrimp van het aantal vliegbewegingen meer winst oplevert dan de voorliggende plannen rond brandstofinnovatie? Zo nee, waarom niet?

Erkent u dat een stevige volumekrimp van het aantal vliegbewegingen onvermijdelijk is om de luchtvaart binnen de grenzen van het klimaat, leefomgeving en veiligheid te krijgen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 17 en 18

Zoals aangegeven in de beantwoording van eerdere Kamervragen (onder andere Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2017–2018, nr. 3184, Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2018–2019, nr. 2091) leidt een mondiale krimp van het aantal vliegbewegingen tot minder uitstoot van CO₂ door de internationale luchtvaartsector. Als alleen van en naar Nederland minder gevlogen wordt is het effect onduidelijk als gevolg van onder andere uitwijkgedrag en emissies door andere modaliteiten. Het streven van het kabinet is om CO₂-reducties te realiseren op basis van de maatregelen die zijn beschreven in mijn brief over het klimaatbeleid voor de luchtvaart van 27 maart 2019 (Kamerstuk 31 936, nr. 585). Daarin staat dat er naast de brandstofinnovatie inzet nodig is op meerdere sporen om de luchtvaart verder te verduurzamen.

⁵ <https://nos.nl/artikel/2286525-schoner-vliegen-met-duurzame-kerosine-goed-begin-maar-niet-de-oplossing.html>