

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

### 141

Vragen van het lid **Koopmans** (CDA) aan de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over *het meetellen van biokerosine voor de bijmengverplichting van biobrandstoffen binnen de EU* (ingezonden 8 juli 2010).

Antwoord van minister **Huizinga-Heringa** (Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer), mede namens de minister van Verkeer en Waterstaat (ontvangen 6 oktober 2010) Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2009–2010, nr. 3001.

#### Vraag 1

Is het waar dat de EG-Richtlijn Energie uit hernieuwbare Bronnen (2009/28/EG) geen principiële bezwaren opwerpt om ook biokerosine mee te laten tellen voor de bijmengverplichting van biobrandstoffen binnen de EU?

#### Antwoord 1

Ja. Echter de genoemde richtlijn is niet duidelijk over de spelregels waaronder een internationaal georiënteerde sector als de luchtvaart zou kunnen meedoen.

#### Vraag 2

Is er bij (het opstellen van) de Nederlandse implementatiewetgeving (Kamerstukken 32 357) rekening gehouden met de mogelijkheden om biokerosine mee te laten tellen? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 2

De keuze om biokerosine al dan niet mee te tellen voor de bedoelde bijmengverplichting is niet expliciet opgenomen in de aangehaalde Kamerstukken, omdat dit niet een zaak is om op wetniveau te regelen. De brandstoffen waar het om gaat, de groepen brandstofleveranciers met verplichtingen en degenen die kunnen bijdragen aan het halen van de verplichtingen worden per Algemene maatregel van bestuur (Amvb) aangewezen. De uitgangspunten die daarbij zijn gehanteerd komen overeen met de inhoud van mijn brief aan uw Kamer van 26 mei jl. (Kamerstukken II, 2009/10, 30 196, nr. 104). Uit die brief en mijn brief van 18 juni jl. (Kamerstukken II, 2009/10, 31 209, nr. 120) kunt u opmaken dat biokerosine niet is opgenomen in de voorgenomen regelgeving vanwege de samenhang tussen de Richtlijn hernieuwbare energie en de Richtlijn brandstofkwaliteit.

De motivatie hiervoor is als volgt: door de mogelijkheden om bij te dragen aan het nakomen van die verplichtingen te koppelen aan de levering van met name benzine en diesel, worden zowel de doelen van de Richtlijn hernieuwbare energie als de Richtlijn brandstofkwaliteit gediend. Daarmee wordt de extra inspanning beperkt die van de betrokken sectoren nodig is om de doelstelling van de Richtlijn brandstofkwaliteit te halen. Weliswaar kan biokerosine wel bijdragen aan het halen van de doelstelling van de Richtlijn hernieuwbare energie, maar (bio)kerosine valt expliciet buiten de werkingssfeer van de Richtlijn brandstofkwaliteit. Daarbij komt dat reductie van broeikasgasemissies in de internationale luchtvaart niet meetelt in het nakomen van de internationale verplichtingen voor Nederland inzake de reductie van broeikasgasemissies. Biokerosine is dan ook, in lijn met de genoemde Kamerbrief van 26 mei jl, niet opgenomen in de ontwerp Amvb, mede gelet op het stringente tijdpad met betrekking tot de implementatie van de Europese regelgeving in Nederlandse regelgeving. Ik ben echter wel bereid in de loop van volgend jaar de Amvb aan te passen als nog enkele onzekerheden weggenomen zijn. In het antwoord op vraag 5 zal ik hier nader op ingaan.

#### Vraag 3

Kent u de initiatieven op het gebied van biobrandstof die momenteel in Nederland worden ontplooid, waardoor Schiphol zou kunnen uitgroeien tot een bio-hub? Erkent u dat het meetellen van biokerosine in de bijmengverplichting een waardevolle bijdrage zou kunnen leveren aan een schonere luchtvaart?

#### Antwoord 3

Ja, ik ken de initiatieven met betrekking tot biokerosine. Ook erken ik dat het meetellen van duurzame biokerosine een waardevolle bijdrage zou kunnen leveren aan een schonere luchtvaart. Hierbij speelt een rol dat de veiligheidseisen in de luchtvaart voorlopig geen ander type aandrijving dan de kerosinemotor toelaten, waardoor de betekenis van alternatieven voor (bio)kerosine voorlopig ook gering is.

#### Vraag 4

Kunt u uiteenzetten wat nodig is om ook voor de luchtvaart biokerosine mee te nemen in de Nederlandse vertaling van de Europese verplichtingen, zoals dat ook voor de binnenvaart is gedaan (zie Kamerstuk 30 196, nr. 104)?

#### Antwoord 4

In het antwoord op vraag 2 heb ik aangegeven dat om biokerosine mee te nemen in de implementatiewetgeving van de Europese Richtlijn hernieuwbare energie de in ontwikkeling zijnde uitvoeringsregelgeving dienovereenkomstig aangepast zou moeten worden. Daarbij zou de wijze van uitvoering nader bepaald moeten worden. Gelet op de verschillen tussen de binnenvaart en de luchtvaart lijkt mij een verplichting voor de levering van brandstof aan de luchtvaart, analoog aan de verplichting die gekoppeld is aan de levering van brandstof aan de binnenvaart, onhaalbaar. Een dergelijke verplichting zou minimaal op Europees niveau geregeld moeten worden. Een opt-in mogelijkheid, zoals in mijn brief van 26 mei jl. verwoord is, ligt meer voor de hand.

#### Vraag 5

Bent u bereid u hiervoor in te spannen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke stappen bent u voornemens te zetten en wanneer zou dit tot resultaat kunnen leiden?

#### Antwoord 5

Mij is gebleken dat het bij de inzet van biokerosine voornamelijk gaat om een beperkte hoeveelheid, waardoor het buiten de Brandstofkwaliteitsrichtlijn vallen van deze brandstof geen heel grote betekenis heeft. Wel zijn er nog enkele onzekerheden die ik graag wil oplossen alvorens definitief een voorziening in de regelgeving te treffen. In dat verband wil ik eerst zowel bij de Europese Commissie als bij enkele andere lidstaten nagaan hoe men aankijkt tegen de spelregels voor de toewijzing van prestaties aan afzonderlijke lidstaten met betrekking tot het gebruik van hernieuwbare energie bij internationale vluchten. Ook de aanpak voor vluchten naar bestemmingen

buiten Europa zou ik aan bod willen laten komen. Ook zijn er nog enkele praktische belemmeringen om regulier biobrandstoffen in kerosine bij te mogen mengen, zoals de certificering van de betreffende brandstoffen om de technische geschiktheid van die brandstoffen voor de inzet in de luchtvaart te borgen. In de loop van 2011 zouden deze belemmeringen evenwel weggenomen kunnen zijn.

Ik zal mij de komende maanden inspannen om de onzekerheden weg te nemen, zodat de regelgeving in de tweede helft van 2011 aangepast kan worden en biokerosine meegenomen kan worden bij het behalen van de doelstellingen hernieuwbare energie in het vervoer.