

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

### 2512

Vragen van de leden **Remco Dijkstra** en **Leegte** (beiden VVD) aan de Minister van Economische Zaken en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de brandstoffenmix* (ingezonden 22 mei 2014).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 11 juli 2014)

#### Vraag 1

In uw antwoord op eerdere vragen over de duurzame brandstoffenmix schrijft u dat de tank-to-wheel-benadering wordt gehanteerd om dubbel telling van emissies te vermijden<sup>1</sup>; ook olieraffinage valt onder het Emissions trading system (ETS); kunt u uitleggen wat het principiële verschil is tussen elektriciteitsopwekking en raffinage als het gaat om dubbel telling in de berekening van well-to-wheel en tevens aangeven waarom er binnen elektriciteit wel sprake zou zijn van dubbel telling van emissies en bij olieraffinage niet?

#### Antwoord 1

Bij de beantwoording van uw eerdere vragen<sup>2</sup> heb ik het voorbeeld gegeven van elektriciteit, die tot op heden altijd binnen Europa wordt opgewekt en waarvan de emissies onder het ETS vallen. Dezelfde redenering gaat inderdaad op voor raffinage: voor zover deze zich binnen Europa afspeelt, vallen de hiermee gepaard gaande CO<sub>2</sub>-emissies ook onder het ETS. Er is dus geen principiële verschil op dit punt. In beide gevallen vindt dubbel telling plaats als we emissies van transport well-to-wheel zouden gaan toerekenen.

#### Vraag 2

Kunt u dit verschil cijfermatig duidelijk maken, zodat inzichtelijk wordt hoe de dubbel telling van CO<sub>2</sub>-uitstoot er in een well-to-wheel-benadering uitziet?

#### Antwoord 2

In bijgevoegde tabel<sup>3</sup> wordt een overzicht gegeven van de CO<sub>2</sub>-uitstoot over de keten van een elektrische auto en een benzine/dieselauto. In de tabel wordt aangegeven welke processtappen onder de well-to-tank, tank-to-wheel en well-to-wheel CO<sub>2</sub>-uitstoot vallen. Bij de elektrische auto's treden alle

<sup>1</sup> Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2013–2014, nr. 1941

<sup>2</sup> Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2013–2014, nr. 1941

<sup>3</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

CO<sub>2</sub>-emissies in het well-to-tank deel op. Bij een benzine- of dieselauto bedraagt de well-to-tank CO<sub>2</sub>-uitstoot ca. 20% van de tank-to-wheel CO<sub>2</sub>-uitstoot. Tot slot wordt in de tabel aangegeven welke emissies onder het ETS vallen.

Zowel bij een elektrische auto als bij een benzine/dieselauto valt een deel van de well-to-wheel emissies onder het ETS. Er is geen principieel verschil tussen elektriciteitsopwekking en raffinage als het gaat om dubbeltelling in de berekening van well-to-wheel emissies. Zowel bij elektriciteitsopwekking als bij olieraffinage is sprake van dubbeltelling van emissies als van de well-to-wheel benadering zou worden uitgegaan. Wel is bij een elektrische auto het aandeel van de ETS CO<sub>2</sub>-emissies in de well-to-wheel CO<sub>2</sub>-emissies groter dan bij een benzine/dieselauto.

Dit voorbeeld gaat over een elektrisch voertuig op stroom uit de Nederlandse stroommix om het mechanisme van het dubbeltellen duidelijk te maken. Ik merk daarbij op dat in elk geval de openbaar toegankelijke laadpunten voorzien worden van groene stroom.

### Vraag 3

Is het desgewenst mogelijk om over de uitkomst van het visietraject te zijner tijd een second opinion uit te voeren, als blijkt dat «power to gas»-oplossingen als beste uit de bus komen, dit om iedere schijn van onpartijdigheid te bevorderen?

### Antwoord 3

Het visietraject is een open stakeholderproces waaraan 130 organisaties deelnemen vanuit NGO's, brandstofproducenten, voertuigfabrikanten, overheid en wetenschappelijke instellingen. Voor de oplevering van de visie is reeds een review voorzien. Verder wordt het visieproces technisch-wetenschappelijk ondersteund door een kennisconsortium van TNO, CE Delft en ECN.

Daarnaast zal op basis van het nieuwe *Clean Power for Transport* pakket van de Europese Commissie een verplichting gaan gelden voor lidstaten om nationale plannen (visies) op te stellen voor (alternatieve) brandstoffen in transport en zal er een driejaarlijkse herijking van die plannen moeten plaatsvinden. Dat betekent dat het visieproces dat wij nu uitvoeren in opdracht van het SER Energieakkoord een driejaarlijks terugkerende opdracht wordt, waarin alle ontwikkelpaden en oplossingen die nu door alle stakeholders zijn benoemd opnieuw beoordeeld zullen worden op hun merites.