

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

2365

Vragen van de leden **Paternotte** en **Sienot** (beiden D66) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «CO₂-compensatie is misleidend en «nattevingerwerk»* (ingezonden 19 februari 2020).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 6 april 2020).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «CO₂-compensatie is misleidend en «nattevingerwerk?»¹

Antwoord 1

Ja, daarmee ben ik bekend.

Vraag 2

Deelt u de zorgen over de betrouwbaarheid van CO₂-compensatieprojecten voor de luchtvaart?

Antwoord 2

Aangezien de effectiviteit van CORSIA afhangt van de betrouwbaarheid van alle elementen van het systeem, heeft ook de betrouwbaarheid van CO₂-compensatieprojecten mijn aandacht. Via de Nederlandse deelname aan ICAO wordt er op toe gezien dat internationaal strenge voorwaarden gehanteerd worden voor de kwaliteit van certificaten, die luchtvaartmaatschappijen voor CORSIA zullen kopen. Op de kwaliteit van certificaten die luchtvaartmaatschappijen vrijwillig kopen in de markt vindt geen toezicht plaats, net zoals breder geldt voor de gehele vrijwillige markt in CO₂-compensatie. De certificaten die vrijwillig worden gekocht en waarop geen toezicht is kunnen niet worden gebruikt voor CORSIA, terwijl de certificaten waarop wel toezicht is wel kunnen worden gebruikt voor CORSIA.

¹ Trouw, 13 februari 2020, CO₂-compensatie is misleidend en «nattevingerwerk» (<https://www.trouw.nl/duurzaamheid-natuur/co2-compensatie-is-misleidend-ennattevingerwerk-bc530a94/>).

Vraag 3, 4 en 5

Bent u het ermee eens dat deze onbetrouwbaarheid kan leiden tot een onrealistisch beeld van de daadwerkelijke kosten van CO₂-reductie, en dat dit beeld de markt voor CO₂-reductieprojecten kan verstoren ten koste van CO₂-reductieprojecten die wel daadwerkelijk een positieve impact kunnen hebben? Kunt u uw antwoord toelichten?

Gaat u stappen ondernemen of bent u bereid stappen te nemen tegen misleiding in de luchtvaart bij CO₂-compensatieclaims, ook gezien dit onderdeel wordt van het Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA), dat in 2021 met een pilot zal starten? Zo ja, hoe gaan deze stappen eruitzien?

Hoe gaat u waarborgen dat de emissiecompensatie-investeringen die zullen worden gemaakt binnen het CORSIA zullen gaan naar projecten die daadwerkelijk de CO₂-compensatie genereren die zij beloven?

Antwoord 3, 4 en 5

In de afgelopen 20 jaar is er onder het Kyoto Protocol (de voorloper van de Overeenkomst van Parijs) heel veel ervaring opgedaan met CO₂-compensatieprogramma's en projecten. Deze ervaring is gebruikt bij de uitwerking van de *emissions unit eligibility criteria*; regels voor programma's en projecten die in aanmerking komen voor CORSIA. Die regels zijn opgesteld om er op toe te zien dat CO₂-certificaten daadwerkelijke reductie betekenen, dat de investeringen additioneel zijn, en ook dat certificaten maar één keer kunnen worden ingezet voor het reduceren van CO₂ (voorkomen van dubbelrekening).

Aan de hand van deze criteria worden programma's en projecten door een speciaal daartoe ingestelde technische commissie (Technical Advisory Board, TAB) beoordeeld en wordt bepaald of de eenheden van deze programma's en projecten onder CORSIA mogen worden ingebracht en waarvan luchtvaartmaatschappijen vervolgens de CO₂-certificaten kunnen kopen. Nederland is betrokken geweest bij de totstandkoming en uitwerking van deze regels. Via de Nederlandse zetel in de Raad van ICAO kan scherp worden toegezien op de toepassing van die criteria en het daarop gebaseerde advies van de TAB.

Vraag 6, 7, 8 en 9

Deelt u de mening dat een verstoring van de emissiecompensatiemarkt door onbetrouwbare aanbieders zou kunnen leiden tot een vertekend beeld bij de Nederlandse consument over de klimaatimpact van vluchten, waarmee het transportkeuzes zou kunnen beïnvloeden?

Bent u ook van mening dat de Nederlandse consument erop moet kunnen vertrouwen dat het geld dat zij investeren via deze compensatieaanbieders ook daadwerkelijk leidt tot de aan hen beloofde CO₂-reductie?

Hoe houdt u toezicht of bent u van plan toezicht te gaan houden op CO₂-compensatieclaims en de daarbij horende certificatieschema's, zoals bijvoorbeeld de Gold Standard? Kunt u bovendien toelichten hoe deze manieren ertoe bij zouden kunnen dragen dat de Nederlandse consument kan vertrouwen in de waarde van een eventuele CO₂-reductie-investering?

Bent u van plan om afspraken te gaan maken met de luchtvaartsector over het verplaatsen van een deel van hun CO₂-compensatie-investeringen naar projecten binnen de EU, of zelfs Nederland, zodat toezicht houden op claims eventueel vergemakkelijkt kan worden en er een nieuwe financiële impuls ontstaat om in Nederland en de EU te werken aan CO₂-reductie? Zo ja, kunt u toelichten wanneer en hoe u dat van plan bent te doen?

Antwoord 6, 7, 8 en 9

Ik raad de consument aan om altijd kritisch te kijken naar de CO₂-uitstoot van verschillende transportmodaliteiten en dit mee te laten wegen bij het maken van keuzes. Dat consumenten vrijwillig de mogelijkheid hebben om uitstoot te compenseren is geen vervanging voor het maken van een dergelijke keuze. Hoe en waar private ondernemingen hun CO₂-compensatie-investeringen doen is de uitkomst van een complex proces, waarbij een afweging wordt gemaakt op basis van aspecten zoals prijs van de reductie-eenheden, prijsontwikkeling in de koolstofmarkt, de kwaliteit van de aangeboden projecten, de kosten van investeringen in andere reductiemaatregelen en de gevolgen voor de ticketprijs. Aangezien toezicht op CORSIA internationaal

geregeld is, is het bovenal van belang dat de kwaliteit van compensatieprojecten waarvan CO₂-certificaten worden gekocht aan de criteria voldoet. Daar wordt op gestuurd in ICAO.

Voor de beantwoording van de vragen over het functioneren en eventueel toezicht op de vrijwillige CO₂compensatiemarkt verwijs ik naar de Kamerbrief van mijn collega van Economische Zaken en Klimaat (DGKE-K/20065012, d.d. 12 maart 2020).