

Vergaderjaar 2013–2014

21 501-08

Milieuraad

Nr. 499

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 februari 2014

Naar aanleiding van het verzoek van het lid Ouwehand, stuur ik u in deze brief mijn reactie op het rapport van de Natural Resources Defense Council over de mogelijke toename van de import van teerzandolie in de EU. Conform het verzoek van het lid Ouwehand betrek ik in mijn beantwoording opnieuw de motie Ouwehand (Kamerstuk 21 501-08, nr. 481).

Ik heb met belangstelling het rapport gelezen waar het lid Ouwehand naar verwijst. Laat ik voorop stellen dat ik mij zorgen maak over de mogelijke stijging van de CO₂-intensiteit van de fossiele brandstofmix in de EU tussen nu en 2020, maar ook voor de jaren daarna. Deze mogelijke stijging betekent dat er tot 2020 mogelijk een extra inspanning van de brandstofleveranciers gevraagd zal worden om de 6% CO₂-reductiedoelstelling te halen die de Richtlijn Brandstofkwaliteit voorschrijft. Dat is ook precies het mechanisme dat in de richtlijn is ingebouwd en dus een beoogd effect. Voor zover dit wordt bereikt door de extra inzet van biobrandstoffen, is mijn inzet dat dit zo veel mogelijk wordt ingevuld met de meest duurzame biobrandstoffen met een hoge CO₂-besparing.

Ondanks dat de mogelijke toename van het aandeel teerzandolie en daarmee de toename van de CO₂-intensiteit mij zorgen baart, acht ik een EU-importverbod op teerzandolie zoals gevraagd in de motie Ouwehand nog steeds niet uitvoerbaar, om de redenen die ik in de brief van 5 december 2013 (Kamerstuk 21 501-08, nr. 494) heb aangegeven. Die realiteit is niet gewijzigd. Juist daarom is het van belang dat de Richtlijn Brandstofkwaliteit volledig wordt geïmplementeerd om te voorkomen dat de CO₂-emissies van de fossiele brandstofmix toch zullen stijgen in plaats van dalen met 6%.

Ten slotte wil ik benadrukken dat ik het van groot belang vind dat er een aanzienlijke reductie van CO₂-emissies tot stand komt in het wegtransport. In het SER-akkoord wordt daarom gestreefd naar een maximale uitstoot van 25 megaton CO₂ in 2030 in het wegtransport (een CO₂-reductie van

17% ten opzichte van 1990) op weg naar een CO₂-reductie van 60% in 2050. Dat is een forse nationale ambitie. Dat betekent dat de overstap gemaakt moet worden naar elektrische aandrijflijnen voor personenauto's, maar ook dat inzet op een steeds verdere reductie van CO₂-emissies van voertuigen en brandstoffen van groot belang blijft. Samen met stakeholders uit industrie, overheid, milieubeweging en kennisinstellingen werk ik hard aan het opstellen van een visie met bijbehorend actieplan om deze maximale CO₂-uitstoot te realiseren. Nederland heeft daarbij EU-beleid nodig dat ook na 2020 stuurt op de reductie van CO₂-emissies in de transportsector, zodat de innovaties op gebied van bio- en andere brandstoffen en op het gebied van voertuigen tijdig van de grond komen. Ik zal daarop blijven aandringen in EU-kader.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld