

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

3745

Vragen van het lid **Van Raan** (PvdD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Aviation Is as Sustainable Now as It Will Be in Your Lifetime»* (ingezonden 10 augustus 2021).

Mededeling van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 19 augustus 2021).

Vraag 1

Bent u bekend met het artikel «Aviation is as sustainable now as it will be in your lifetime»?¹

Vraag 2

Deelt u de stelling «Aviation Is as Sustainable Now as It Will Be in Your Lifetime» zoals verwoord en onderbouwd in het artikel? Zo nee, kunt u onderbouwen waarom niet?

Vraag 3

Wanneer is volgens u een brandstof een Sustainable Aviation Fuel (SAF)?

Vraag 4

Is een brandstof met 10% minder uitstoot een SAF?

Vraag 5

Acht u het gebruik van de term Sustainable Aviation Fuel, of in het Nederlands «duurzame» kerosine, wenselijk in overheidscommunicatie, gegeven het een term is die door bedrijven en (luchtvaart)belangenvertegenwoordigers (onterecht) in verband wordt gebracht met uitstootvrije of zero-emission luchtvaart?²

Vraag 6

Hoe voorkomt u dat termen als «duurzame» kerosine en Sustainable Aviation Fuel onterecht in verband worden gebracht met uitstootvrije of zero-emission luchtvaart?

¹ Bloomberg, 2 augustus 2021, Aviation Is as Sustainable Now as It Will Be in Your Lifetime (<https://www.bloomberg.com/opinion/articles/2021-08-01/best-not-fly-batteries-hydrogen-or-biofuels-won-t-bring-sustainable-aviation>).

² Twitter, 8 februari 2021 (<https://twitter.com/DickBenschop/status/1358762090727694340?s=20>).

Vraag 7

Acht u het noodzakelijk om Nederlandse bedrijven en partijen die op een misleidende wijze over Sustainable Aviation Fuel communiceren, hierop aan te spreken? Zo nee, waarom niet, als daarmee een misverstand in stand wordt gehouden?

Vraag 8

Kunt u bevestigen dat onder het uitstoot reductieplan van de internationale luchtvaartsector brandstoffen die 10% minder broeikasgas uitstoten in aanmerking komen als middel om uitstoot te reduceren (onder het Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSA))?³

Vraag 9

Is een brandstof die onder CORSA gebruikt mag worden ook automatisch een Sustainable Aviation Fuel?

Vraag 10

Wanneer CORSA spreekt over 10% minder uitstoot bedoelt men dan 10% minder uitstoot per liter brandstof, 10% minder uitstoot per opgewekte energie-eenheid of heeft men een ander referentiekader? Zo ja, welk ander referentiekader?

Vraag 11

Kunt u bevestigen dat met het bijmengen van meer biobrandstoffen in traditionele fossiele brandstoffen de energiedichtheid van de (gemengde) brandstof per liter terugloopt?

Vraag 12

Kent u de Fuel Economy Guide 2020 (een publicatie van de Amerikaanse Environmental Protection Agency en het Department of Energy)?⁴

Vraag 13

Deelt u de stellingen uit bovenstaande publicatie over het toenemende brandstofgebruik bij toenemende bijmenging van biobrandstoffen? «Vehicles will go 3%-4% fewer miles per gallon on E10 and 4%-5% fewer miles per gallon on E15 than on 100% gasoline (...) FFVs⁵ typically experience a 15%-27% drop in fuel economy when operating on E85 instead of regular gasoline due to ethanol's lower energy content»? Zo nee, hoe zit het dan?

Vraag 14

Zijn de cijfers zoals de Amerikaanse overheid die publiceert voor het (bio)brandstofverbruik voor autoverkeer vergelijkbaar met wat te verwachten is in de luchtvaart? Zo nee, waarom niet?

Vraag 15

Hoeveel klimaatwinst (uitgedrukt in equivalenten Koolstofdioxide (CO₂)) wordt er volgens u geboekt wanneer een vliegtuig gaat vliegen op een brandstof die 10% minder broeikasgas per liter zou uitstoten maar voor het opwekken van dezelfde hoeveelheid energie wel 3% tot 27% meer liters brandstof gaat verbruiken?

Vraag 16

Kunt u bevestigen dat een vliegtuig dat met biobrandstoffen vliegt niet alleen meer liters brandstof nodig heeft voor dezelfde hoeveelheid energie maar door het toegenomen gewicht van die extra brandstof ook nog eens meer energie in totaal nodig heeft voor dezelfde vlucht?

³ ICAO (<https://www.icao.int/environmental-protection/CORSA/Documents/ICAO%20document%2005%20-%20Sustainability%20Criteria.pdf>).

⁴ US Department of Energy, 4 augustus 2021, Fuel Economy Guide model year 2020 (<https://www.fueleconomy.gov/feg/pdfs/guides/FEG2020.pdf>).

⁵ FFV staat voor «Flexible Fuel Vehicle».

Vraag 17

Kunt u bevestigen dat een vliegtuig met meer (bio)brandstof aan boord meer energie nodig heeft voor dezelfde vlucht en dus de facto inefficiënter vliegt? Hoe is dat te rijmen met het streven van International Civil Aviation Organization (ICAO) om vliegtuigen elk jaar 2% efficiënter te laten vliegen?

Vraag 18

Op welke manier wordt voorkomen dat door deze reketruc (zogenaamd minder uitstoot per liter maar meer liters verbranden) het aantal liters, de hoeveelheid energie die verbruikt wordt, en de uitstoot in de luchtvaart nog verder gaan stijgen?

Vraag 19

Deelt u de mening dat het rekenen van biobrandstoffen als CO₂ neutraal al problematisch is maar nu helemaal niet meer vol te houden is? Zo nee, waarom niet?

Vraag 20

Loont het naar uw mening om op deze manier (wederom) met belastinggeld de luchtvaart te helpen? Ditmaal om een zogenaamd duurzaam systeem op te tuigen dat zeer fraudegevoelig is, grote risico's kent voor de voedselzekerheid, inefficiënt is qua energiegebruik en ook nog eens geen broeikasgasreductie oplevert? Zo ja, waarom?

Mededeling

Op 10 augustus heeft het lid Van Raan (PvdD) schriftelijke vragen gesteld aan mij over het bericht «Aviation is as sustainable now as it will be in your lifetime». Deze vragen gaan in op de definitie van duurzame luchtvaartbrandstoffen en de energie-inhoud van deze duurzame luchtvaarbrandstoffen. De vragen kunnen niet binnen de gestelde termijn worden beantwoord doordat de afstemming van deze vragen de nodige tijd vergt. Ik zal u de antwoorden zo spoedig mogelijk doen toekomen.