

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

de Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA Den Haag

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
T 070 456 00 00
F 070 456 11 11

Kenmerk
IENM/BSK-2012/32167

Uw kenmerk
2012Z03190

Datum 12 maart 2012

Betreft Beantwoording vragen lid Dijkers over duurzaamheid biokerosine naar
aanleiding van rapport milieudefensie

Geachte voorzitter,

Hierbij bied ik u de antwoorden aan op de schriftelijke vragen van het lid Dijkers
over het rapport van milieudefensie over Biokerosine, kenmerk 2012Z03190
(ingezonden 20 februari 2012).

1

Wat is uw oordeel over het rapport 'Biokerosine: take-off in the wrong direction'
dat op 16 februari jongstleden werd gepubliceerd door de Vereniging
Milieudefensie en haar Indonesische partnerorganisatie WALHI/Friends of the
Earth Indonesia ?

Antwoord: De discussie over duurzaamheid van uiteenlopende soorten
biobrandstoffen is complex en er zijn over dit onderwerp al tal van rapporten
verschenen met een grote variëteit aan uitgangspunten en conclusies. De grote
meerwaarde van dit rapport is dat het aantoont dat de duurzaamheid van
biobrandstoffen zich elke keer opnieuw moet bewijzen en het is dan ook zonder
meer goed biobrandstoffen, en in dit geval biokerosine, op duurzaamheid te
blijven controleren. Een aspect waar het rapport echter nauwelijks op ingaat is
het feit dat er in de EU enkel duurzaam geproduceerde biobrandstoffen mogen
meetellen bij het behalen van de doelstellingen. De in de luchtvaart ingezette
biokerosine moet voldoen aan de duurzaamheidscriteria die de EU heeft
vastgesteld. Ik deel dan ook niet de conclusie dat de inzet van biokerosine
principeel een stap in de verkeerde richting is.

2

Deelt u de zorg dat verdere opschaling van de productie van biobrandstoffen afkomstig van jatropha ten behoeve van de luchtvaart of andere sectoren kan leiden tot ongewenste effecten op de voedselzekerheid in ontwikkelingslanden?

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Kenmerk
IENM/BSK-2012/32167

Antwoord: Bij de onderhandelingen over de Richtlijn energie uit hernieuwbare bronnen¹ heeft Nederland zich er voor ingezet om ook harde criteria voor voedselzekerheid in de regelgeving te verankeren. Bij de internationale handel tellen ook de handelsafspraken van de WTO zwaar mee. Harde criteria kunnen in dat verband als handelsbarrière worden gezien. In de huidige richtlijn komt het aspect van voedselveiligheid derhalve niet als hard criterium terug maar wel als rapportageverplichting.

Wel streeft de EU, en Nederland in het bijzonder, er naar om in de toekomst steeds meer geavanceerde biobrandstoffen in te zetten. Dat zijn biobrandstoffen die niet in concurrentie staan met voedselgewassen. De luchtvaartbranche experimenteert momenteel bijvoorbeeld met biobrandstof gemaakt van algen, een grondstof die niet in concurrentie met voedselgewassen staat.

3

Op dit moment zijn er binnen Nederland en binnen de Europese Unie geen sociale duurzaamheidscriteria voor biobrandstoffen; deelt u de mening dat dit wel zou moeten? Zo ja, wat doet u in Europees verband om er voor te zorgen dat in EU verband dergelijke criteria op worden gesteld en geïmplementeerd?

Antwoord: De richtlijn kent op dat punt inderdaad geen harde criteria. Dit komt onder meer doordat het invoeren van verdergaande criteria in strijd kan zijn met wereldwijd geldende WTO handelsafspraken. In 2014 vindt er een evaluatie van de Richtlijn plaats en dan zal blijken of er additionele maatregelen moeten en kunnen worden genomen. Overigens is er in Nederland wel wetgeving die verplicht om aan te geven welk duurzaamheidssysteem gebruikt wordt. Daaruit valt af te leiden of men wel of niet dit soort criteria in acht neemt.

4

Bent u op de hoogte van de gevaren van 'indirect landuse change' ten gevolge van de productie van biobrandstoffen? Wat doet u om dit in Europa aan de orde te stellen?

Antwoord: Ja, ik ben me ten zeerste bewust van de indirecte veranderingen van landgebruik (ILUC: indirect landuse change) die kunnen optreden door de productie van biobrandstoffen. Hiermee wordt tot dusver geen rekening gehouden in de richtlijn. Het kabinetsstandpunt hierover is bekend; Nederland is een sterke voorstander van het verdisconteren van het effect van indirecte veranderingen in landgebruik in de Europese duurzaamheidscriteria. Nederland heeft, samen met andere lidstaten, meermaals bij de Europese Commissie erop aangedrongen ILUC op Europese schaal mee te nemen in de duurzaamheidsbeoordeling. Binnenkort is

¹ RICHTLIJN 2009/28/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD van 23 april 2009 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen en houdende wijziging en intrekking van Richtlijn 2001/77/EG en Richtlijn 2003/30/EG

een voorstel van de Europese Commissie over ILUC te verwachten. Ook hier biedt de evaluatie van 2014 een mogelijkheid om dit in de richtlijn te verankeren.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

5

Milieudefensie c.s. stelt in het rapport dat biobrandstoffen voor de luchtvaart in het Emissions Trading System (ETS) van de EU ten onrechte worden beschouwd als "klimaatneutraal" ("zero-emission"); bent u het met deze stelling eens? Zo nee, waarom niet?

Kenmerk
IENM/BSK-2012/32167

Antwoord: Aan directe emissies van de verbranding van biomassa wordt in het ETS een emissiefactor nul toegekend, overeenkomstig de Kyoto-benadering. Wel geldt dat in de keten van teelt tot gebruik van biomassa broeikasgasemissies veroorzaakt kunnen worden. Deze emissies worden toegerekend aan het land waar ze zijn veroorzaakt.

6

Onderneemt u activiteiten ter ondersteuning van de verbouw, raffinage of verwerking en promotie van biobrandstoffen voor de luchtvaart en andere sectoren? Zo ja, welke bedragen zijn hier mee gemoeid en kunt u bij deze bedragen aangeven welke bedragen onder Official development Assistance (ODA) vallen en welke niet?

Antwoord: Voor het subsidieprogramma Duurzame Biomassa Import, dat valt onder het ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie is € 7,5 mln. beschikbaar gesteld. Dit programma is niet specifiek gericht op de toepassing in een bepaalde sector en is ook niet uitsluitend gericht op biobrandstoffen. Derhalve is niet te achterhalen welk deel van het bedrag terecht komt bij de luchtvaart.

Op nationaal en Europees niveau vinden er activiteiten plaats ter ondersteuning van de ontwikkeling van de biobrandstofketen. Nationaal wordt ingezet om Schiphol te ontwikkelen tot biokerosinehub in verband met de bestaande infrastructuur en kennis in Nederland. Door het ministerie van IenM wordt deze ontwikkeling gestimuleerd door middel van het project Well to Wing – onderzoek naar tweede generatie biobrandstoffen voor de luchtvaart van feedstock tot logistiek (EUR 1.250.000,- subsidie in 2010) en de in 2011 gesloten Green Deal tussen KLM en de Rijksoverheid (IenM en EL&I) waarin de verduurzaming van de luchtvaart op het gebied van biokerosine centraal staat. Tevens is IenM voornemens een project te honoreren voor de Rio+20 Top in juni 2012 ten behoeve van de ontwikkeling van biokerosine. Op Europees niveau is er sprake van de ontwikkeling van biobrandstoffen voor de luchtvaart mede in het kader van het Europese energiebeleid. Ten behoeve van de ontwikkeling van deze keten vindt er samenwerking plaats tussen lidstaten, sectorpartijen en kennisinstellingen. Het ministerie van IenM is hier eveneens bij betrokken. In 2010 is op Europees niveau het European Advanced Biofuels Flightpath 2020 gelanceerd. Deze roadmap is een gezamenlijk initiatief van de Europese Commissie, luchtvaartmaatschappijen, Airbus en biobrandstofproducenten met als doel om in 2020 2 Megaton duurzaam geproduceerde biobrandstoffen in de luchtvaart te gebruiken.

Met EUR30 miljoen aan ODA-middelen wordt direct of indirect een bijdrage geleverd aan het verduurzamen van de productie van biomassa mede met het oog op het verkrijgen van toegang tot internationale markten. Het draagt bij aan de economische zelfredzaamheid en groei van ontwikkelingslanden. Biomassa, zoals palmolie, kan ook aangewend worden voor energiedoelinden doch over het aandeel daarvan zijn geen gegevens bekend.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Kenmerk
IENM/BSK-2012/32167

7

Zijn er Nederlandse bedrijven actief op het terrein van de verbouw van gewassen voor biobrandstof, middels eigen actie of middels investeringen? Zo ja, bent u met deze bedrijven in gesprek over concrete maatregelen om ervoor te zorgen dat de verbouw van de gewassen niet voor verdringing van voedselgewassen zorgt, dat de rechten van de lokale boeren worden gewaarborgd en dat er geen grootschalige ontbossing plaatsvindt? Zo ja, kunt u aangeven wat de inhoud van deze gesprekken zijn? Zo nee, waarom niet?

Antwoord: Op 9 maart jl. heb ik uw Kamer per brief geïnformeerd over de uitvoering van de motie Van der Werf c.s. (Kamerstukken II, 2011 – 2012, 32 813, nr. 10) Korthedshalve verwijs ik naar de in deze brief genoemde activiteiten die erop gericht zijn te komen tot een verdere verduurzaming van biobrandstoffen. Los daarvan kan ik melden dat er meerdere internationale initiatieven zijn waar de duurzaamheid van biobrandstoffen centraal staan, bijvoorbeeld palmolie en die van soja. Nederland is hierbij betrokken. In ieder geval bij palmolie zijn concrete resultaten bereikt als gevolg van de dialoog tussen grote en kleine producenten en investeerders, consumenten, afnemers en transporteurs. Dat resulteert bijvoorbeeld in het goedkeuren van duurzaamheidsschema's door de Europese Commissie.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Joop Atsma