

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> 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
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk

IENW/BSK-2020/44029

Uw kenmerk

2020Z03372

Datum 6 april 2020
Betreft Beantwoording Kamervragen van de leden Paternotte en
Sienot (D66) over het bericht "CO₂-compensatie is
misleidend en 'nattevingerwerk' "

Geachte voorzitter,

Hiermee beantwoord ik de Kamervragen over het functioneren van CORSIA, ingezonden op 19 februari 2020, van de leden Paternotte en Sienot (beiden D66), naar aanleiding van het bericht "CO₂-compensatie is misleidend en 'nattevingerwerk'" gepubliceerd in Trouw van 13 februari 2020. In mijn beantwoording richt ik mij specifiek op de vragen over CORSIA. In de Kamerbrief van het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat, is mijn collega Wiebes ingegaan op de vragen over de vrijwillige koolstofmarkt en de bescherming van de consumenten, die gelijktijdig zijn gesteld.

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

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

CORSIA, terwijl de certificaten waarop wel toezicht is wel kunnen worden gebruikt voor CORSIA.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Vraag 3.

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?

Ons kenmerk
IENW/BSK-2020/44029

Vraag 4.

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?

Vraag 5.

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 3-4-5.

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 dubbeltelling).

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.

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?

Vraag 7.

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?

Vraag 8.

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?

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2020/44029

Vraag 9.

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 6-7-8-9

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 CO₂ compensatiemarkt verwijs ik naar de Kamerbrief van mijn collega van Economische Zaken en Klimaat (DGKE-K/20065012, d.d. 12 maart 2020).

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga