



**TER BESLISSING**

**Datum**

5 juni 2023

**Onze referentie**

IENW/BSK-2023/150258

**Opgesteld door**

Bestuurskern  
Dir. Luchtvaart  
Afdeling Duurzame Luchtvaart

**Beslistermijn**

12-6-2023

Aan

Minister

nota

Kamervragen lid Boucke (D66) - Europese  
bijmengverplichting en nationale bijmengdoelen

**Aanleiding**

Het lid Boucke (D66) heeft schriftelijke vragen gesteld aan de hand van het Volkskrant artikel: 'Belangrijkste maatregel om luchtvaart te verduurzamen sneuvelt: kabinet schrapt 14 proces bijmengverplichting'.

**Geadviseerd besluit**

Ik adviseer u akkoord te gaan met de beantwoording van de schriftelijke vragen.

**Kernpunten**

- In Europa is vorige maand een voorlopige overeenkomst bereikt over een bijmengverplichting voor duurzame luchtvaartbrandstoffen (ReFuelEU Aviation). Onderdeel van deze overeenkomst is de verplichting om in 2030 6% duurzame brandstoffen bij te mengen in vliegtuigen die vanuit Europa vertrekken.
- De Europese bijmengverplichting verbiedt lidstaten om nationaal een hogere bijmengverplichting in te voeren.
- In 2019 zijn er op nationaal niveau met sectorpartijen afspraken gemaakt over de verduurzaming van de luchtvaart. Onderdeel van die afspraken is een doelstelling om in 2030 op 14% bijmenging van duurzame brandstoffen uit te komen.
- Die doelstelling staat overeind. Het is een doelstelling waar sectorpartijen zich aan hebben verbonden in het Akkoord Duurzame Luchtvaart en het is kabinetsbeleid (onderdeel van de Luchtvaarnota).
- Op dit moment voert IenW een onderzoek uit naar welke aanvullende stimulans de Renewable Energy Directive (RED, richtlijn hernieuwbare energie) van de EU kan bieden bovenop de 6%. De Kamer zal hier in de tweede helft van dit jaar over worden geïnformeerd.
- Daarnaast bekijkt het Kabinet aanvullende mogelijkheden om de sector te stimuleren richting 2030 meer duurzame luchtvaartbrandstoffen in te zetten.
- In maart jl. heeft het Kabinet het principebesluit genomen om een CO<sub>2</sub>-plafond per luchthaven in te voeren.
- Dit CO<sub>2</sub>-plafond moet de nationale CO<sub>2</sub>-doelen uit de Luchtvaarnota gaan borgen en zorgen dat de afgesproken CO<sub>2</sub>-reductie wordt gerealiseerd (onafhankelijk van welke instrumenten daarvoor worden ingezet).

**Datum**

5 juni 2023

**Onze referentie**

IENW/BSK-2023/150258

**Opgesteld door**

Bestuurskern

Dir.Luchtvaart

Afdeling Duurzame Luchtvaart

**Aan**

Minister

**Krachtenveld**

- In de week van 8 mei is door verschillende kranten (Telegraaf, Volkskrant, Trouw, RTL) gepubliceerd over de Europese bijmengverplichting en het feit dat het niet mogelijk is om een nationale kop te voeren.
- De indruk is bij sommigen ontstaan dat dit leidt tot aanpassing van het kabinetsbeleid op duurzame luchtvaartbrandstoffen. Dit is niet het geval.
- De doelstelling van 14% bijmenging staat nog steeds overeind. Er is destijds (en op latere momenten) met de Kamer gecommuniceerd dat alleen als er geen Europese bijmengverplichting komt, het kabinet zal onderzoeken om een nationale bijmengverplichting in te voeren. Een Europese bijmengverplichting heeft de voorkeur, gelet op het internationale karakter van luchtvaart: zo kan meer CO<sub>2</sub> worden gereduceerd en is er een gelijk spelveld.
- Naast deze set schriftelijke vragen heeft D66 tijdens het tweeminutendebat Verduurzaming Luchtvaart van 25 mei jl. vragen gesteld over dit onderwerp. Tijdens hetzelfde debat diende GroenLinks een motie in (motie ontraden) met het verzoek tot een plan voor een verplichte alternatieve invulling. Deze motie was in lijn met de vraag die GroenLinks stelde tijdens de Transportraad van 23 mei jl.

**Toelichting**

- Op dinsdag 25 april jl. is er een voorlopig akkoord bereikt tussen het Europees Parlement en de Raad over de ReFuelEU Aviation verordening: de Europese bijmengverplichting voor duurzame vliegtuigbrandstoffen.
- In lijn met de algemene oriëntatie heeft Nederland zich tijdens de trilogonderhandelingen hard gemaakt voor het belang van een ambitieuze Europese bijmengverplichting en de snelle invoering ervan.
- In vergelijking met de algemene oriëntatie zijn er een aantal hogere bijmengpercentages doorgevoerd, zowel voor de algemene bijmengverplichting als voor het submandaat synthetische brandstof. Zo is voor 2050 het doel bijgesteld van 63% naar 70%.
- Nederland heeft vanaf het begin van de onderhandelingen ingezet op hogere bijmengpercentages vanwege de nationale doelstelling (14% bijmengdoel per 2030; 100% per 2050). Hogere bijmengpercentages voor brandstofleveranciers in alle lidstaten is een mooi resultaat, omdat de Europese regelgeving volledige harmonisatie behelst. Tegelijkertijd is een nationale kop daardoor niet mogelijk – de doelstelling van 14% kan dus niet worden verplicht (wel gestimuleerd).
- Binnen de Raad is nog een discussie gaande over het voorlopige akkoord op RED. Vanwege de sterke koppeling van de ReFuelEU-verordening aan RED wordt met de behandeling door Coreper van het akkoord op ReFuelEU gewacht tot er meer duidelijkheid is over de uitkomst van de RED-discussie.
- In deze fase blijft het kabinet benadrukken dat het van groot belang is dat de Europese bijmengverplichting voor luchtvaart wordt ingevoerd. Daarbij wordt er gepleit voor een snel definitief akkoord door Raad en Europees Parlement, zodat er tijdig gestart kan worden met de implementatie.

**Bijlage**

	<i>Titel</i>
1	Volkskrant artikel: 'Belangrijkste maatregel om luchtvaart te verduurzamen sneuvelt: kabinet schrapt 14 proces bijmengverplichting'.

**Datum**

5 juni 2023

**Onze referentie**

IENW/BSK-2023/150258

**Opgesteld door**

Bestuurskern

Dir.Luchtvaart

Afdeling Duurzame Luchtvaart

**Aan**

Minister