
Vergaderjaar 2024-2025

31 936

Luchtvaartbeleid

BK

VERSLAG VAN EEN NADER SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 11 februari 2025

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening¹ heeft nader schriftelijk overleg gevoerd met de minister van Infrastructuur en Waterstaat over **diverse aspecten van de verduurzaming van de luchtvaart**. Bijgaand brengt de commissie hiervan verslag uit. Dit verslag bestaat uit:

- De uitgaande brief van 22 oktober 2024.
- De antwoordbrief van 18 november 2024.

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening,
Dragstra

¹ Samenstelling:

Van Wijk (BBB), Kemperman (BBB) (*voorzitter*), Van Langen-Visbeek (BBB), Jaspers (BBB), Lievense (BBB), Thijssen (GroenLinks-PvdA), Kluit (GroenLinks-PvdA), Crone (GroenLinks-PvdA), Janssen-van Helvoort (GroenLinks-PvdA), Martens (GroenLinks-PvdA), Van de Linden (VVD), Klip-Martin (VVD), Meijer (VVD), Kaljouw (VVD), Rietkerk (CDA) (*ondervoorzitter*), Prins (CDA), Van Meenen (D66), Aerdts (D66), Van Kesteren (PVV), Nicolai (PvdD), Nanninga (JA21), Van Aelst-Den Uijl (SP), Holterhues (CU), Dessing (FVD), De Vries (SGP), Hartog (Volt), Van Rooijen (50PLUS), Van der Goot (OPNL)

BRIEF VAN DE VOORZITTER VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR INFRASTRUCTUUR & WATERSTAAT / VOLKSHUISVESTING EN RUIMTELIJKE ORDENING

Aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat

Den Haag, 22 oktober 2024

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur & Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening hebben met belangstelling kennisgenomen van de brief van 14 juni 2024² waarbij uw ambtsvoorganger de eerder gestelde vragen beantwoordt over de diverse aspecten van de verduurzaming van de luchtvaart. De leden van de fractie van de **PvdD** wensen de regering naar aanleiding hiervan nog enkele nadere vragen voor te leggen. De leden van de fracties van de **SP** en **Volt** sluiten zich graag bij de gestelde vragen aan.

De leden van de fractie van de PvdD constateren dat een van de maatregelen om de luchtvaart te verduurzamen het gebruik van duurzame brandstoffen is. Deze leden merken verder op dat in de ReFuelEU Aviation-verordening³ bijmengverplichtingen voor duurzame energiedragers tot en met het jaar 2050 zijn opgenomen, met een verplichte bijmenging van 6% in het jaar 2030. Op mondiaal niveau is in de Luchtvaartnota 2020-2050⁴ vastgesteld dat 14% van alle in Nederland getankte vliegtuigbrandstof duurzaam is. Onder verwijzing naar het voorstaande hebben de leden van de fractie van de PvdD de volgende vragen.

- a) Met hoeveel procent is het gebruik van Sustainable Aviation Fuel (SAF) door de KLM in de afgelopen jaren gestegen?
- b) De leden van de fractie van de PvdD merken op dat SAF van diverse materialen kan worden gemaakt, zoals bijvoorbeeld van frituurvet of slachtafval. Kan de regering aangeven van welke materialen de KLM gebruikmaakt? Hoe wordt gegarandeerd dat er voor het verkrijgen van die materialen geen mensenrechten worden geschonden? Is de regering het met deze leden eens dat het gebruik van slachtafval voor SAF bijdraagt aan de instandhouding van de intensieve veeteelt?
- c) De leden van de fractie van de PvdD wijzen erop dat uit onderzoek van de European Federation for Transport and Environment (T&E) blijkt dat de vraag naar slachtafval voor biobrandstof in de luchtvaart dusdanig is gegroeid dat er mogelijk niet genoeg afvalvet overblijft om te verwerken in onder meer auto's, kattenvoer en zeep.⁵ Dit kan ertoe leiden dat de producenten van die producten overstappen op oliegewassen waarvoor wél bos wordt gekapt of slachtafval van hogere kwaliteit wordt gebruikt dat ook voor menselijke consumptie geschikt is. Is de regering het met deze leden eens dat de productie van SAF nooit ten koste mag gaan van voedsel voor mens of dier of schade mag toebrengen aan de natuur? Hoe staat de regering tegenover het expliciet uitsluiten van het gebruik van palmolie voor SAF?
- d) De leden van de fractie van de PvdD wijzen erop dat bij de productie van biobrandstof fraude een reëel risico is. Hoe garandeert de regering dat de KLM geen gebruik maakt van biobrandstof die grondstoffen bevat die op illegale wijze zijn bemachtigd of die niet correct zijn geregistreerd? Welke maatregelen neemt de Nederlandse Emissieautoriteit hiertoe? Worden er bijvoorbeeld monsters uit tanks genomen of wordt de opsporingscapaciteit uitgebreid?

Is de regering het met de leden van de fractie van de PvdD eens dat het gebruik van SAF minder effectief is dan het laten krimpen van het aantal vluchten per jaar? Zo nee, waarom niet. Zo ja, op welke wijze gaat de regering hieraan bijdragen?

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur & Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening zien uw reactie met belangstelling tegemoet en ontvangen deze graag binnen **vier weken** na dagtekening van deze brief.

² Kamerstukken I 2023/24, 31 936, BD.

³ Verordening – EU - 2023/2405 – EN – EUR-Lex (europa.eu).

⁴ Kamerstukken II, 2020/21, 31 936, nr. 820.

⁵ Zie hiervoor: <https://www.transportenvironment.org/articles/pigs-do-fly-the-rise-of-animal-fats-in-european-transport>.

Drs. E. Kemperman MBA

Voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur & Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 november 2024

Hierbij treft u de beantwoording van de vragen met kenmerk 175087.01U die de leden van de fracties van PvdD, SP en Volt hebben gesteld over duurzame luchtvaartbrandstoffen.

1. *Met hoeveel procent is het gebruik van Sustainable Aviation Fuel (SAF) door de KLM in de afgelopen jaren gestegen?*

De Rijksoverheid heeft geen gedetailleerde cijfers over het gebruik van SAF door KLM. Op basis van openbare cijfers heeft de KLM-groep in 2023 49.000 ton SAF gebruikt, 24.000 ton in 2022 en 4.200 ton in 2021. Dat betekent een verdubbeling tussen 2022 en 2023. Het gaat om relatief kleine volumes, met in 2023 ruim 1% bijmenging van SAF. Tegelijkertijd was Air France-KLM in 2023 daarmee de grootste afnemer van SAF in de wereld.

2. *De leden van de fractie van de PvdD merken op dat SAF van diverse materialen kan worden gemaakt, zoals bijvoorbeeld van frituurvet of slachtafval. Kan de regering aangeven van welke materialen de KLM gebruikmaakt? Hoe wordt gegarandeerd dat er voor het verkrijgen van die materialen geen mensenrechten worden geschonden? Is de regering het met deze leden eens dat het gebruik van slachtafval voor SAF bijdraagt aan de instandhouding van de intensieve veeteelt?*

KLM hoeft onder zijn rapportageverplichtingen geen inzicht te verschaffen over de gebruikte grondstoffen. Dit is het kabinet dus niet bekend.

Het gebruik van slachtafval voor SAF draagt niet bij aan de instandhouding van intensieve veeteelt. De Europese Commissie stelt scherpe limieten aan het gebruik van dierlijk vet. Dierlijk vet kent drie categorieën. Alleen Categorie 3 kan ook voor andere toepassingen dan biobrandstoffen ingezet worden.

In het nationale systeem Energie Vervoer hebben we de inzet hiervan minder aantrekkelijk gemaakt. In tegenstelling tot afvalproducten telt dierlijk vet niet dubbel in dit systeem. Dit resulteert erin dat in Nederland Categorie 3 dierlijk vet zeer beperkt wordt ingezet. In 2023 bedroeg dit volgens de Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) 0,6% van alle dierlijk vet voor biobrandstoffen. Ook bij de hervorming van het systeem ten behoeve van de herziene richtlijn hernieuwbare energie (RED-III) blijft deze inzet minder aantrekkelijk.

Categorieën 1 en 2 dierlijk vet uit de slachtindustrie zijn laagwaardige afvalproducten. Dat wil zeggen dat ze niet voor andere toepassingen gebruikt kunnen en mogen worden. Door dit laagwaardige afvalproduct gelimiteerd in te zetten voor de productie van SAF is minder fossiele brandstof nodig. Bovendien leidt het gebruik van afvalproducten in de productie van SAF niet tot extra gebruik van landbouwgrond, in lijn met het Europese beleid.

SAF en de gebruikte grondstoffen gelden alleen als duurzaam, wanneer deze voldoen aan de vastgelegde duurzaamheidscriteria die gesteld worden door de richtlijn hernieuwbare energie (RED) en de Europees erkende duurzaamheidsschema's. Wanneer SAF niet aan deze criteria voldoet, kan het niet bijdragen aan Europese doelstellingen voor hernieuwbare energie. Daarnaast is het verkrijgen van deze grondstoffen onderhevig aan strikte Europese criteria en internationale certificeringsschema's die toezien op diverse aspecten in de keten, waaronder mensenrechten.

3. *De leden van de fractie van de PvdD wijzen erop dat uit onderzoek van de European Federation for Transport and Environment (T&E) blijkt dat de vraag naar slachtafval voor biobrandstof in de luchtvaart dusdanig is gegroeid dat er mogelijk niet genoeg afvalvet overblijft om te verwerken in onder meer auto's, kattenvoer en zeep. Dit kan ertoe leiden dat de producenten van die producten overstappen op oliegewassen waarvoor wél bos wordt gekapt of slachtafval van hogere kwaliteit wordt gebruikt dat ook voor menselijke consumptie geschikt is. Is de regering het met deze leden eens dat de productie van SAF nooit ten koste mag gaan van voedsel voor mens of dier of schade mag toebrengen aan de natuur? Hoe staat de regering tegenover het expliciet uitsluiten van het gebruik van palmolie voor SAF?*

Het kabinet is het ermee eens dat de productie van SAF niet ten koste mag gaan van voedsel voor mens of dier en geen schade mag toebrengen aan de natuur. De ReFuelEU Aviation-verordening (Europese bijmengverplichting) sluit het gebruik van voedsel- en voedselgewassen voor het voldoen aan de verplichting geheel uit.

In bredere zin moeten biobrandstoffen op basis van gewassen voldoen aan strenge duurzaamheidscriteria uit de Richtlijn hernieuwbare energie (RED). Zo mogen ze niet leiden tot gebruik van extra landbouwgrond.

De Europese Commissie sluit het gebruik van palmolie voor de productie van SAF en andere biobrandstoffen uit. Nederland staat hier achter en heeft in het Klimaatakkoord afspraken gemaakt met de sector om geen palm en soja te gebruiken. Het kabinet zet met name in op het gebruik van laagwaardige afvalstromen voor de productie van biobrandstoffen (waaronder SAF).

4. *De leden van de fractie van de PvdD wijzen erop dat bij de productie van biobrandstof fraude een reëel risico is. Hoe garandeert de regering dat de KLM geen gebruik maakt van biobrandstof die grondstoffen bevat die op illegale wijze zijn bemachtigd of die niet correct zijn geregistreerd? Welke maatregelen neemt de Nederlandse Emissieautoriteit hiertoe? Worden er bijvoorbeeld monsters uit tanks genomen of wordt de opsporingscapaciteit uitgebreid?*

In lijn met de Europese regels is er toezicht op de duurzaamheid van hernieuwbare brandstoffen en de oorsprong van grondstoffen. De Europese Commissie ontwikkelt een systeem waarbij een biobrandstof kan worden gevolgd. Dat systeem dekt de levensloop vanaf het moment dat het nog een grondstof is, tot het moment dat het als brandstof wordt verkocht aan de afnemer. Met dit systeem wordt in Europa één standaard opgetuigd, die fraude een stuk moeilijker maakt.

Het kabinet vindt het belangrijk dat we kunnen vertrouwen op een goede herkomst van biobrandstoffen. Hiervoor is een goede handhaving nodig in Nederland, andere Europese lidstaten en in het buitenland. Samen met buurlanden heeft Nederland de Europese Commissie dit jaar opgeroepen om risico's te onderzoeken zodat frauduleuze stromen buiten de Europese markt gehouden worden.

De actieve schakels in de leveringsketen worden door onafhankelijke certificeringsorganen gecontroleerd. Op basis hiervan wordt de informatie over bijvoorbeeld de onderliggende grondstoffen doorgegeven in de keten.

Het is aan de NEa om toezicht te houden op duurzaamheidsregels bij de in Nederland actieve schakels in de biobrandstoffenketen. De NEa kan ondernemingen controleren op de authenticiteit van deze duurzaamheidsdocumenten en controleert via monsternames of biobrandstof fysiek een biobrandstof is. Dit vindt plaats bij de brandstofleverancier en niet bij de afnemer, zoals KLM. In het kader van de uitbreiding van het systeem voor hernieuwbare energie in vervoer zal ook de inspectiecapaciteit van de NEa toenemen.

5. *Is de regering het met de leden van de fractie van de PvdD eens dat het gebruik van SAF minder effectief is dan het laten krimpen van het aantal vluchten per jaar? Zo nee, waarom niet. Zo ja, op welke wijze gaat de regering hieraan bijdragen?*

De inzet van SAF reduceert CO₂-emissies in de levenscyclus⁶ tot 90% terwijl het niet uitvoeren van een vlucht de CO₂-uitstoot in theorie met 100% reduceert. Er zijn echter naast de CO₂-uitstoot meer en belangrijke maatschappelijke belangen die gewogen moeten worden. Luchtvaart draagt bij aan onze internationale bereikbaarheid, welvaart, werkgelegenheid en concurrentiepositie. Het is daarbij duidelijk dat dit gepaard gaat met geluidshinder en de uitstoot van vervuilende stoffen.

We zien de vraag naar luchtvaart stijgen waarbij het van belang is om al deze belangen en effecten in balans te houden. Daar is het beleid dan ook op gericht. Dit doen we door het effectief en duurzaam vormgeven van de luchtvaart. Daarnaast is het van belang mee te wegen dat passagiers kunnen uitwijken naar andere luchthavens.

Het kabinet stuurt op milieunormen die de negatieve effecten van de luchtvaart verder laten afnemen, zoals door de verplichte inzet van SAF middels de ReFuelEU Aviation-verordening. Daarnaast zetten we vanwege het internationale karakter van de luchtvaart in op ambitieuze Europese en mondiale afspraken waardoor de effectiviteit van Nederlands beleid toeneemt.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Barry Madlener

⁶ Dat zijn alle CO₂-emissies die optreden vanaf de grondstof tot het moment dat deze omgezet tot brandstof wordt verbrand.