

Brussel remt Nederlandse

ambities met groene kerosine af

Trouw 120523 P16

Bijmengen • Den Haag moet op zoek naar nieuwe manieren om de klimaatdoelen voor de luchtvaart te halen. De EU begrenst duurzame kerosine op 6 procent, niet 14 procent.

Daan Marselis

redactie duurzaamheid&economie

Hoe kan de luchtvaart de Nederlandse klimaatdoelstellingen nog halen? Die vraag dringt zich op nu in Brussel is afgesproken dat het bijmengen van duurzame kerosine minder snel gaat dan de Rijksoverheid voor ogen had.

In 2019 spraken Nederland en de luchtvaartsector af dat vliegruigen vanaf 2030 op minimaal 14 procent duurzame kerosine moeten vliegen.

Na overleg in Brussel is daar nog 6 procent van over. Lidstaten mogen niet meer eisen dan dat, bevestigd in een woordvoerder van de Raad van de Europese Unie.

Vrijwillige basis

Het is een gevoelige klap voor de CO₂-doelstellingen die het kabinet voor de luchtvaart gesteld had. Wie 14 procent duurzame kerosine gebruikt, vermindert zijn CO₂-uitstoot met ongeveer 12 procent, zegt Paul Peeters, lector duurzame luchtvaart van Breda University of Applied Sciences. Bij 6 procent duurzame kerosine daalt de CO₂-uitstoot dus ook maar 5 tot 6 procent.

Minister Mark Harbers (luchtvaart) laat zijn ambtenaren nu uit-

zoeken of en hoe Nederland luchtvaartmaatschappijen op vrijwillige basis kan motiveren meer duurzame kerosine te tanken. Welke opties op tafel liggen, wil zijn woordvoerder niet zeggen. Eén ding wil hij wel kwijt: "De doelstelling van 14 procent duurzame kerosine blijft staan".

Het zou kunnen dat Harbers geholpen gaat worden door de luchtvaartmaatschappijen. Tegen de *Volkskrant* zeggen KLM en Transavia be-

Corendon houdt zich alleen aan de wettelijke eis indien de duurzame kerosine betaalbaar is

reid te zijn 14 procent duurzame kerosine in te kopen – ook als de EU maar 6 procent verplicht stelt. Duurzame kerosine is wel veel duurder, volgens Peeters zes tot tien keer zo duur als gewone kerosine. Corendon zegt daarom zich alleen aan de wettelijke eis te houden indien duurzame kerosine betaalbaar en beschikbaar is. Vanuit het oogpunt van beschik-

baarheid vindt Peeters die eis van 6 procent nog niet zo gek gekozen. De duurdere versie van brandstof is nu nog schaars en duur om te maken. Nieuwe technieken worden in het begin vaak weinig gebruikt en breken pas door als de kosten dalen. Peeters verwacht dat dit bij de duurzame kerosine ook zal gebeuren. De Brusselse regel sorteert daar ook op voor: "Je ziet ook dat de verplichting na 2030 snel omhoog gaat".

Zon en wind

Duurzame kerosine bestaat in twee varianten: biokerosine gemaakt van speciaal geteelde gewassen, afgevoerd op werkdagen, en e-fuels, synthetische brandstoffen die worden gemaakt door met hernieuwbare energie CO₂ uit de lucht te filteren en dat om te zetten in nieuwe brandstof. "Bij die tweede variant vlieg je dus puur op zon en wind", zegt Peeters. Die oplossing is nu nog heel duur en ook is onvoldoende volledig het-nieuwbare energie beschikbaar, dus kiest de luchtvaart op de korte termijn voor de eerste variant, biokerosine.

Volgens de Brusselse afspraken moet in 2035 verplicht 20 procent biokerosine worden gebruikt, in

2040 is dat 34 procent en in 2045 is het 42 procent. Dat is inclusief het gebruik van synthetische brandstof. Volgens de afspraak blijft er tot en met 2050 ruimte voor normale kerosine. In 2050 hoeft namelijk 'maar' 70 procent van de vliegruigbrandstof duurzaam te zijn.

Als het niet lukt om het gebruik van duurzame kerosine extra te stimuleren, dan rest het kabinet geen andere optie dan het aantal vluchten

De duurzame versie van brandstof is nu nog schaars en duur om te maken

te reduceren, zegt Peeters. "Het moet uit de lengte of de breedte komen."

Harbers wilde per eind 2024 maximaal 440.000 vluchten van en naar Schiphol toestaan. De eerste stap daarvan, vanaf eind 2023 naar 460.000 vluchten, is door de luchtvaartsector met succes aangevochten bij de rechter. Het kabinet gaat daar nu tegen in hoger beroep.