

Vergaderjaar 2020–2021

35 626

## Implementatie Richtlijn ter bevordering gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen en ter uitvoering van het Klimaatakkoord

B

### VERSLAG VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR INFRASTRUCTUUR, WATERSTAAT EN OMGEVING<sup>1</sup>

Vastgesteld 18 juni 2021

#### 1. Inleiding

De leden van de fracties van **GroenLinks** en de **PvdA** hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel en hebben daarbij nog enkele vragen aan de regering. De leden van de fractie van de **PvdD** sluiten zich graag bij deze vragen aan.

De leden van de **PVV**-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het voorliggende wetsvoorstel. Zij hebben nog een aantal vragen.

De leden van de fractie van de **ChristenUnie** hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel en hebben hierover enkele vragen. De leden van de **FVD**-fractie hebben van het wetsvoorstel kennisgenomen en hebben daarover een aantal vragen.

De leden van de fractie van de **SGP** hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel. Deze leden hebben een aantal vragen.

#### 2. Richtlijn hernieuwbare energie

De leden van de fracties van **GroenLinks** en de **PvdA** wijzen erop dat in de (herziene) Richtlijn hernieuwbare energie<sup>2</sup> staat dat palmolie en *soja uiterlijk in 2030 uitgefaseerd moeten* worden als brandstof voor voertuigen. Kan de regering aangeven hoe zij, en daarnaast de Europese Commissie, in beeld brengt wat de schade van het gebruik van deze

<sup>1</sup> Samenstelling:

Atsma (CDA), De Boer (GL), Van Dijk (SGP), Pijlman (D66), Klip-Martin (VVD), Baay-Timmerman (50PLUS), A.J.M. van Kesteren (PVV), arbouw (VVD), Bezaan (PVV), Crone (PvdA), Dessing (FVD), Geerdink (VVD), Janssen (SP), Kluit (GL), Van der Linden (Fractie-Nanninga), Meijer (VVD) (*voorzitter*), Moonen (D66), Nicolai (PvdD), Prins (CDA), Recourt (PvdA), Rietkerk (CDA), Vendrik (GL), Verkerk (CU), De Vries (Fractie-Otten), Van Pareren (Fractie-Nanninga), Raven (OSF), Karakus (PvdA) (*ondervoorzitter*).

<sup>2</sup> Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen (herschikking).

gewassen tot 2030 is? Kan de regering aangeven hoe daarbij de schade buiten de Europese Unie, zoals de aantasting van duurzaam landgebruik (conform de richtlijn; ILUC<sup>3</sup>), door haar en de Europese Commissie in beeld wordt gebracht? Welke instanties zijn daarbij betrokken en hoe vaak wordt daarover gerapporteerd? Hoe beoordeelt de Europese Commissie of de schade «onevenredig» groot is en vervroegde stopzetting, dan wel versnelde afbouw, aan de orde is? Welke criteria worden daarvoor gehanteerd en welke mechanismen kent de Richtlijn hernieuwbare energie om in te grijpen wanneer het gebruik van deze grondstoffen voor biobrandstoffen te veel negatieve effecten blijkt te hebben?

De memorie van toelichting geeft een schets van de afspraken die op Europees niveau zijn gemaakt en de betekenis daarvan voor Nederland. De memorie van toelichting richt zich met name op de implementatie van de Richtlijn hernieuwbare energie. De fractieleden van de **ChristenUnie** vragen de regering om een schets te geven van haar visie op duurzaam vervoer. Welke stappen is de regering voornemens om de komende jaren zetten? Wat zijn in haar visie de belangrijkste duurzame bronnen voor de verre toekomst? Wat betekent dat voor de hernieuwbare bronnen die in het wetsvoorstel worden genoemd? Spelen die alleen een rol op de korte of middellange termijn? Of ook op de lange termijn?

Uit het debat over het wetsvoorstel in de Tweede Kamer blijkt dat er veel mitsen en maren zijn over de hernieuwbare bronnen en grondstoffen voor hernieuwbare bronnen zoals genoemd in het wetsvoorstel. Ten eerste blijkt dat dit soort bronnen voor Nederland voor het grootste deel geïmporteerd moeten worden, hetgeen leidt tot een gewenste of ongewenste afhankelijkheid van het buitenland. De leden van deze fractie vragen de regering hoe de inspectie dan wel handhaving plaats zal vinden over de gehele keten van het land van herkomst tot aan Nederland. Anders gesteld vragen deze leden de regering wat de meest fraudegevoelige stappen uit de keten zijn en hoe deze worden gecontroleerd. Ten tweede zijn de milieueffecten van deze bronnen niet onomstreden. Wat is de visie van de regering hierop? Op welke wijze en op welke termijn is de regering van plan dit soort bronnen uit te faseren?

De leden van de fractie van **FVD** wijzen erop dat volgens het wetsvoorstel in 2030 14 procent van de brandstof in de vervoerssector moet bestaan uit biobrandstoffen. Blijkens de beantwoording van de Staatssecretaris op vragen van de commissie Infrastructuur en Waterstaat van de Tweede Kamer moet deze biobrandstof met name voortkomen uit afval- en reststromen, zo constateren de leden van de fractie van FVD. Deze leden vragen hoeveel biobrandstof is er nodig is om te voldoen aan de 14 procent norm uitgesplitst per vervoerstak en hoeveel materiaal uit afval- en reststromen hiervoor nodig is. Moet iedere vervoerstak op zichzelf voldoen aan de 14 procent norm? Is de benodigde hoeveelheid afval- en reststromen beschikbaar of zal deze aanvullend aan de bestaande afval- en reststromen moeten worden geproduceerd of worden geïmporteerd uit andere landen in het geval dat de benodigde hoeveelheid het beschikbare aanbod overstijgt?

Wat wordt er precies verstaan onder afval- en reststromen? Uit welk materiaal bestaan deze stromen en voor welke soorten biobrandstoffen en vervoerstakken zijn deze geschikt? Moet dit materiaal nog worden bewerkt om het geschikt te maken als biobrandstof en zo ja, hoeveel additionele energie is daarvoor nodig? Komen er bij het geschikt maken van deze materialen voor biobrandstof restproducten vrij? Zo ja welke?

---

<sup>3</sup> Indirecte veranderingen in landgebruik.

Zijn afval- en reststromen de enige grondstoffen voor biobrandstof? Zo nee, om welke andere biobrandstoffen gaat het hier en hoe verhouden de verschillende biobrandstoffen zich in volume percentueel tot elkaar?

Wat is de concrete daadwerkelijke netto CO<sub>2</sub>-winst en wat is de overige milieuwinst van het bijmengen van 14 procent biobrandstof aan reguliere brandstoffen? Hoeveel minder CO<sub>2</sub> en hoeveel minder overige stoffen komen er vrij bij verbranding van dit 14 procent mengsel? Of is er sprake van een toename van emissie van enige stof? Zo ja, om hoeveel en om welke stoffen gaat dit?

Voor de productie van blauwe waterstof is energie nodig, zo constateren de leden van de FVD-fractie. Om hoeveel energie gaat dit en welk percentage aan blauwe waterstof wordt meegenomen in de totale hoeveelheid benodigde biobrandstoffen? Hoeveel energie is er nodig om deze hoeveelheid blauwe waterstof te produceren en wat is dan per saldo de totaal benodigde productie-energie? Hoe verhoudt deze hoeveelheid productie-energie om dit te maken zich tot de energie die blauwe waterstof oplevert?

Voorts vragen de leden van de fractie van FVD de regering wat hernieuwbare brandstofeenheden (hierna: HBE's) zijn. Deze leden ontvangen graag een uitleg in concrete bewoordingen en een uitgebreide toelichting, inclusief praktijkvoorbeelden. Hoe wordt met behulp van een HBE concreet CO<sub>2</sub>-reductie gerealiseerd? Ook hierop ontvangen deze leden graag een toelichting voorzien van heldere voorbeelden. Waarom wordt de HBE gebruikt als een handelssystematiek en niet als bijmengverplichting als het doel van het wetsvoorstel is om 14 procent bijmenging te realiseren? Zorgt de HBE-systematiek er concreet voor dat er een 14 procent bijmenging wordt gerealiseerd? Zo ja, waarom is deze systematiek dan nodig en zo nee, hoe wordt het concrete doel van de 14 procent bijmenging dan gerealiseerd? Als er geen 14 procent bijmenging kan worden gerealiseerd, op welke wijze voldoet Nederland dan niet aan het wetsvoorstel en wat zijn daarvan de consequenties?

Waarom is er sprake van 2 Mton reductie bovenop de EU-verplichting met wegvervoer en waarom is er een 0,4 Mton reductie bovenop de EU-verplichting met binnenvaart? Ten aanzien van beide reducties ontvangen deze leden graag een kwantitatieve toelichting, met inbegrip van duidelijke voorbeelden.

De leden van de **SGP**-fractie constateren dat er grote spanning zit tussen de toenemende vraag naar biobrandstoffen als gevolg van de (Europese) bijmengverplichting en het beschikbare aanbod. Ruim de helft van de (grondstoffen voor) biobrandstoffen komt nu al uit China en andere niet-Europese landen. Daarbij komt dat het kabinet niet alleen bijmengambities heeft voor het wegverkeer, maar ook voor schepen en luchtvaart. Deze leden hebben in dit verband enkele vragen.

Hoe waardeert de regering de grote afhankelijkheid van import uit niet-Europese landen, met bijbehorende fraude- en duurzaamheidsrisico's?

Waarom wil de regering aansturen op een bijmengpercentage van 27 procent in 2030, terwijl de Europese Commissie niet verder gaat dan minimaal 7 tot 14 procent? Is de veronderstelling juist dat de Europese Commissie bij vaststelling van deze percentages rekening heeft gehouden met het duurzaam beschikbare aanbod?

Hoe zorgt de regering ervoor dat Nederland niet een te grote claim legt op de in Europa en internationaal beschikbare biobrandstoffen? Is de regering bereid de Nederlandse Emissieautoriteit te vragen jaarlijks ook te rapporteren over de ontwikkeling van het duurzaam beschikbare aanbod van biobrandstoffen in relatie tot de ontwikkeling van de vraag en een eerlijk aandeel voor Nederland.

### 3. Hoofdpijnen wijziging Wet milieubeheer

Binnenvaartschippers kunnen ernstige motorproblemen krijgen wanneer biobrandstoffen worden gemengd met fossiele gasolie, zo constateren de leden van de **PVV**-fractie. Vanaf 2022 is dat, in het kader van de Europese Green Deal, verplicht. De fractieleden van de PVV wijzen erop dat de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV), de Nederlandse Organisatie Voor de Energiebranche (NOVE), de brancheorganisatie van brandstofleveranciers, en Slurink Bunkerstations zich om uiteenlopende redenen zorgen maken over deze kwestie.<sup>4</sup> Op welke wijze is voor de binnenvaartschippers duidelijk en eenvoudig te achterhalen welke stoffen worden bijgemengd? Op welke wijze wordt rekening gehouden met technische problemen (bijvoorbeeld verstopte filters, kapotte injectors enzovoorts) die kunnen ontstaan door het gebruik van bijgemengde biobrandstoffen? De leden van de PVV-fractie ontvangen graag een gemotiveerd antwoord.

De leden van de fractie van de **ChristenUnie** hebben nog een vraag over de zogenaamde BKE<sup>5</sup>-systematiek. Uit alles blijkt dat dit een heel belangrijk instrument is. Tevens hebben zowel de Raad van State als de Emissieautoriteit vragen gesteld bij het nut, de noodzaak en de uitvoerbaarheid van dit instrument, met als gevolg dat de invoering daarvan wordt uitgesteld. Kan de regering aangeven wat dit betekent voor het wetsvoorstel als geheel en de implementatie daarvan?

De leden van de fractie van **FVD** vragen de regering wat stimuleringsfactoren zijn en hoe die concreet worden gebruikt om te voldoen aan de norm van minimaal 14 procent hernieuwbare energie ten opzichte van alle fossiele brandstoffen. Waarom worden de vermenigvuldigingsfactoren 2 en 4 gebruikt en hoe vertaalt zich dat naar concrete reductie? Deze leden ontvangen graag een toelichting hierop met duidelijke voorbeelden. Waarom wordt er gesproken over eventueel gewenst gebruik van stimuleringsfactoren en waarom zou dat eventueel ongewenst zijn? Deze leden ontvangen hierop graag een heldere toelichting, voorzien van concrete voorbeelden.

De leden van de **SGP**-fractie constateren dat de bijmengverplichting ook van toepassing wordt voor de binnenvaart. In deze sector leven zorgen over de prijsrisico's die de stap van nul naar zestien procent bijmenging met zich mee kan brengen en over de gevolgen van het bijmengen voor het functioneren van de scheepsmotoren. Deze leden horen graag wat de mogelijkheden zijn voor een langzamere opbouw van de bijmengverplichting voor de binnenvaart in het ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit Energie vervoer en of de regering in overleg met de binnenvaartsector hier zo nodig voor wil kiezen.

<sup>4</sup> Zie hiervoor: <https://www.schuttevaer.nl/nieuws/actueel/2021/02/17/onderzoek-schipper-heeft-geen-euro-extra-over-voor-biobrandstof/> en <https://www.schuttevaer.nl/nieuws/actueel/2021/01/14/asv-en-bunkerbranche-zien-bijmenging-biodiesel-niet-zitten/>.

<sup>5</sup> De broeikasgasreductie-eenheid.

#### **4. Verhouding tot bestaande regelgeving**

De leden van de fractie van **FVD** vragen naar het verband tussen de Wet milieubeheer, waarin wordt gesproken van de veertienprocentnorm voor bijmenging, en het Besluit energie vervoer waarin de kwantiteit van de verplichting zou worden bepaald. Is de veertienprocentnorm al niet te vertalen naar een kwantitatief minimum? De leden van de fractie van FVD ontvangen graag een uitgebreide toelichting en bij voorkeur met een duidelijk voorbeeld.

De commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving ziet met belangstelling uit naar de nota naar aanleiding van het verslag en ontvangt deze graag zo spoedig mogelijk na vaststelling van dit verslag. Bij ontvangst van de nota acht de commissie het wetsvoorstel gereed voor plenaire behandeling op een door de Voorzitter te bepalen datum.

De voorzitter van de commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving,  
Meijer

De griffier van de commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving,  
Dragstra