

Wijziging van de Wet milieubeheer

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet milieubeheer in verband met de implementatie van 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 en ter uitvoering van het Klimaatakkoord (35626).**

De voorzitter:

Een hartelijk woord van welkom aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat. Fijn dat u bij ons bent! Aan de orde is thans — het is een heel verhaal — de Wijziging van de Wet milieubeheer in verband met de implementatie van 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 en ter uitvoering van het Klimaatakkoord, Kamerstuk 35626.

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De voorzitter:

We hebben elf sprekers van de zijde van de Kamer en dit debat is gezegd met maar liefst drie maidenspeeches. Ja, waar vind je dat? Nou, vandaag. Ik doe de felicitaties na afloop van de eerste termijn van de Kamer. Dan wordt het een grote receptie hier. Ik zeg dat ook even voor de medewerkers en de mensen met bloemen et cetera. De eerste maidenspeecher en tevens de eerste spreker is mevrouw Hagen van de fractie van D66. Ze doet meteen haar mondkapje voor. Zij heeft tien minuten voor haar tekst gevraagd. En daar gaan we eens even goed voor zitten! Het woord is aan haar.



Mevrouw Hagen (D66):

Voorzitter. Echt een prachtige dag, met drie maidenspeeches. Ik wens mijn collega's ook alvast heel veel succes. Het is echt een enorme eer.

Als klein meisje groeide ik op in een gezin waarbij het avondeten het belangrijkste moment van de dag was. Aan de keukentafel bespraken wij alles. Mijn moeder, juf, met een voorliefde voor alles wat leeft, groeit en bloeit, mijn vader, horecaondernemer, die in een ander leven ongetwijfeld advocaat was geweest, en mijn creatieve zusje, die de wereld aanschouwt als een schilderij.

Aan tafel was het moment voor aandacht voor elkaar. Eten, een keukentafel en vier personen met verschillende opvattingen. De regels aan tafel waren simpel. Naast eten met mes en vork mag je je mening verkondigen, mits je die onderbouwt. Als de gemoederen hoog oplopen, kun je wegglopen, maar je komt altijd terug aan tafel. Je luistert en probeert je te verplaatsen in het standpunt van de ander, tot de discussie is uitgesproken en de gemoederen zijn gesust. Soms zaten we aan tafel tot diep in de nacht.

Luisteren naar elkaar en je mening onderbouwen zijn principes die niet alleen waardevol zijn aan de keukentafel, maar

zeker ook in ons parlement. Het gaat om de uitwisseling van argumenten, het samen zoeken naar wat belangrijk is voor onze samenleving, naar beleid dat begrijpelijk is en waar draagvlak voor is. Draagvlak begint in elk debat in deze Kamer.

Of het nu gaat om mobiliteit en infrastructuur, een duurzame circulaire economie, een gezonde leefomgeving of het milieu. Het gaat erom dat wij Nederland beter achterlaten dan toen wij aantraden. En er is werk aan de winkel. Samen gaan wij ons land uit de crisis tillen, Nederland een perspectief bieden. We krabbelen op, maar we zijn nog niet terug uit deze crisis bij het oude normaal. Maar willen we wel helemaal terug? Als deze crisis ons iets kan leren, is het wel dat we anders moeten omgaan met onze omgeving, met mens, dier, natuur, onze aarde. Deze crisis biedt de unieke mogelijkheid om kritisch naar ons handelen te kijken.

Wat is er nodig voor een duurzame toekomst die we willen doorgeven aan onze kinderen? Marktbelangen en individueel geluk zijn niet absoluut. Breek verstikkende wetgeving open, zodat essentiële innovatie plaats kan vinden. Investeer in toekomstbestendige mobiliteit, een gezonde leefomgeving en een duurzame, circulaire economie. Alleen gezamenlijk, met respect voor onze aarde, gaan we het verschil maken. Het is tijd dat we ons met de kennis uit het verleden richten op de oplossingen. De lessen uit deze crisis liggen voor het oprapen. Natuurlijk, onze interpretaties kunnen verschillen, maar wij kunnen als Kamer de spelregels aanpassen aan de nieuwe realiteit. We zijn dus niet alleen tegenmacht, wij zijn evengoed de wetgevende macht. Wij hebben het mandaat gekregen, elk Kamerlid met een gezamenlijke verantwoordelijkheid.

Voorzitter. Goed omgaan met deze wereld ligt ook verankerd in deze wet. De beste stap zou zijn dat we onze mobiliteit en ons transport volledig elektrificeren, maar niet alles is direct te elektrificeren. Het is een ingewikkelde taak om niet te elektrificeren voertuigen, zoals in de lucht- en de scheepvaart, toch te verduurzamen. Daarom stappen we met deze wet tijdelijk over naar het gebruik van biomassa en daaruit voortvloeiende biobrandstoffen. Deze wet is dan ook een belangrijke stap in het verduurzamen van deze sectoren. Ik licht er drie onderwerpen uit: elektrificeren, de impact op ons landschap en de op- en afbouw van het gebruik van biobrandstoffen.

Elektrisch rijden is de toekomst. Maar in Nederland hebben wij een sterk verouderd wagenpark. Gemiddeld zijn Nederlandse auto's namelijk elf jaar oud. Deze wet zorgt ervoor dat de aanleg en de prijs van laadpalen aantrekkelijk is. Al wordt er op dorpsniveau soms nog gevochten om de laadpaal in de straat: nergens ter wereld vind je zo makkelijk een laadpaal als in Nederland. Een belangrijk succes, dankzij deze staatssecretaris. Ons land loopt hierdoor voorop op het gebied van elektrisch laden. Maar nu nog een elektrisch wagenpark. Biobrandstof is slechts een tussentijdse oplossing voor de transitie naar een volledig elektrisch Nederlands wagenpark. Daarom heb ik twee vragen. Hoe garandeert de staatssecretaris dat deze wet vooral de overgang naar elektrisch rijden voor personenvervoer stimuleert? Hoe kijkt de staatssecretaris aan tegen een dubbeltekening met een factor vier voor elektrisch rijden, de zogenaamde HBE? Staat de staatssecretaris ervoor open om het inboeken van 100% hernieuwbare elektriciteit praktisch mogelijk te maken via een rechtstreekse aansluiting?

Voorzitter. Op dit moment is er niet voor alle sectoren voldoende biobrandstof beschikbaar. Met deze verplichting bouwen we de vraag naar biobrandstof op, bij voorkeur natuurlijk met reststromen. Maar verplaatsen we het probleem daarmee niet naar de toekomst? Biobrandstof kan een grote impact hebben op belangrijk landschap, juist voor onze aarde. Alleen wanneer we strenge eisen aan biobrandstof stellen en we daarop toezien, kunnen we unieke landschappen zoals het regenwoud beschermen. Wanneer de vraag naar palm- en sojaolie stijgt, voor voedsel, maar ook voor biobrandstoffen, zal dat leiden tot het kappen van regenwoud om ruimte te maken voor de lucratieve palm- of sojaplantages. In de wetgeving noemen we dit indirect landgebruik, ook wel indirect land use change genoemd: ILUC. Ik dacht dat ik bij het onderwerp luchtvaart ongeveer alle afkortingen had gehad, maar ik geloof dat ik er met deze wet toch nog een aantal bij krijg. Palmolie valt op Europees niveau onder de ILUC-richtlijn, maar sojaolie niet. Ik heb daarom een amendement voorbereid, om wettelijk vast te leggen dat sojaolie niet bijgemengd mag worden, ook niet bij een toenemende vraag naar biobrandstof. Ik ben benieuwd naar de appreciatie van de staatssecretaris op dit amendement.

Er zijn daarnaast ook zorgen over PFAD, een restproduct van palmolie. Kan de staatssecretaris toelichten of er een risico is op indirect landgebruik bij PFAD?

Voorzitter. Ik roep het kabinet op: wees verstandig. Zet de schaarse biomassa in die sectoren in waar er geen alternatief is. Laten we niets opbouwen dat we niet kunnen afbouwen. Voor D66 is het duurzaamheidskader dat de staatssecretaris met haar collega's heeft opgesteld de leidraad. De staatssecretaris wil al deze afspraken uit het duurzaamheidskader vastleggen in een convenant. Wanneer kan de Kamer dit verwachten? Aanvullend zie ik daarbij graag een tijdlijn, een perspectief voor de afbouw van het gebruik van biomassa in de verschillende sectoren. Welke op- en afbouwstrategie van biomassa ziet de staatssecretaris in de transportsector?

Voorzitter. Ik ging van mijn keukentafel naar onze samenleving, onze aarde en onze Tweede Kamer. Laten we hier, in deze Kamer, beginnen met naar elkaar te luisteren, zoals aan de keukentafel van mijn ouderlijk huis, in een open debat, waarin we niet op zoek gaan naar de verschillen, maar naar wat ons verbindt. Laten we de harde lessen leren van het jaar dat achter ons ligt, en daarmee de weg vinden uit de crisis voor de wereld van morgen.

(Geroffel op de bankjes)

De voorzitter:

Dank u wel. U krijgt een welgemeende roffel van uw collega's. Dat was een mooi verhaal. De vergelijking tussen uw huisgezin en de Tweede Kamer gaat misschien hier en daar wat mank, maar dat gaat u nog wel ervaren. Heel mooi. In ieder geval van harte gefeliciteerd. Straks kunnen de collega's en de medewerkers u feliciteren. Dank u wel.

De tweede maidenspeech van vandaag is die van mevrouw Bouchallikh van de fractie van GroenLinks. Het woord is aan haar. Zij heeft eveneens tien minuten spreektijd aangevraagd.



Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Voorzitter. Het is een eer en een verantwoordelijkheid om hier te staan, om verkozen te worden, om te vertegenwoordigen, om dingen te fixen. Maar het voelt ook vreemd om hier te staan, ongemakkelijk. Want met dit hart van onze democratie klopt iets niet. Hoewel dit parlement het hele Nederlandse volk vertegenwoordigt, is het niet vanzelfsprekend dat ook ik hier sta vandaag. "Je bent een wolf in schaapskleren", kreeg ik te horen. "Een bedreiging voor de rechtsstaat", werd over mij geschreven. Mij wordt keer op keer gezegd: jij hoort hier niet.

Dat overkomt niet alleen mij. Structureel en institutioneel is de ánder het probleem, in deze zaal, in de Kamer en in de samenleving. Dit uitsluiten gebeurt al generaties lang. Ik ben ermee opgegroeid en mijn broertje weet ook niet beter. De dag voor de verkiezingen zag hij mij een debat kijken. Hij wierp een blik op het beeldscherm en zag daar Rutte en Wilders aan het woord. Weet u wat mijn broertje mij toen vroeg? Hij vroeg mij of de menen weer zeggen dat wij weg moeten. Mijn broertje is 11. Tegen hem, tegen mij en tegen vele Nederlanders wordt al heel lang gezegd, herhaald en nog eens herhaald, dat we ons maar moeten invlechten, aanpassen en dankbaar moeten zijn. We moeten niet zo zeuren, harder werken, netjes praten, de geschiedenis laten voor wat die is en tradities vooral niet bevragen. Het moet allemaal gezellig blijven. Normaal doen. Je mag blij zijn dat je hier bent geboren, want daar is het erger. Mondje dicht. Op je tenen lopen, maar niet in die sneakers en niet met die broek aan. Haal je handen uit je zak, maar steek geen vuist in de lucht. Wees gewoon níet.

Wat vertel ik mijn broertje? Wat zijn we in hemelsnaam aan het doen? Met dit land, met elkaar. Hoe kan ik iets veranderen en bijdragen als ik er eigenlijk niet mag zijn? Waar stap ik dan in? Ik heb niet alle antwoorden. Het is vallen en opstaan. Maar wat ik wel kan zeggen is dat deze plek van en voor iederéén is. Dat zou het moeten zijn, maar veel te veel Nederlanders vragen zich elke dag af: wíé mogen zijn, wíé mogen doen en wíé mogen meepraten en meebeslissen? Maar ook: wie niet? Op school, op straat en op kantoor, in de media, aan directietafels en binnen instituties: wie bepalen de woorden die de werkelijkheid vormen? En wie niet?

Zo zou de klimaatcrisis wel meevallen, en moeten we vooral niet zo zeuren en klagen. Zo snel hoeft het toch allemaal niet? Wat een onzin. Wereldwijd staan jongeren op. Want waarom naar school gaan als de wereld in de fik staat? Te veel mensen doen alsof dat niet zo is. Te vaak zijn in deze zaal en hierbuiten problemen kleiner gemaakt, terwijl verantwoordelijkheid genomen had moeten worden.

Ik maak deel uit van een generatie die is opgegroeid in crisis, een generatie die niet de luxe heeft om weg te kijken van problemen, maar daarmee moet dealen. We hebben geleerd dat alle vormen van onrecht met elkaar zijn verbonden en dat we ons vooral niet tegen elkaar moeten laten uitspelen. Dus staan we op, samen. Tegen uitsluiting. Tegen de klimaatcrisis. Tegen ongelijkheid. Voor een eerlijke samenleving, waarin we niets onbesproken laten en we elkaar vasthouden, ruimte geven en opvangen, waarin we er voor elkaar zijn, ook als het veel van ons vraagt en waarin we eerlijk zijn, ook als het ingewikkeld is. Of het nou over biobrandstof gaat, zoals vandaag, over de klimaatcrisis, die

ons allemaal aangaat, of over de toekomst die we delen op deze kwetsbare aarde, het hangt allemaal met elkaar samen.

Vaak denk ik aan de Britse Ella. Ze werd maar 9. Ella woonde aan een drukke straat en daar bleek jarenlang constant de limiet voor de luchtverontreiniging te zijn overschreden. Na gerechtelijk onderzoek werd dat mede erkend als haar doodsoorzaak. Het duurde veels te lang voordat dit gebeurde, omdat haar moeder er tussen het rouwen door keihard voor moest knokken. Drie keer raden wie er relatief vaak in dit soort wijken wonen, omdat de woningen daar goedkoper zijn. Wie je bent, hoe je eruitziet en hoe dik je portemonnee is, dat doet ertoe, ook in Nederland. Sinds het astmapatiëntje Noëlle verhuisde, belandde ze drie keer op de intensive care. Haar longarts ziet een verband met haar leefomgeving. Noëlle is 6. Ze woont in een dorp bij de Rotterdamse haven.

Ik ben steeds meer gaan inzien hoe de klimaatcrisis bestaande ongelijkheid vergroot, hoe belangrijk klimaat-rechtvaardigheid is, hoe belangrijk rechtvaardigheid is, ook als het gaat om biobrandstoffen. Het kan toch niet zo zijn dat elders gezinnen met minder geld het recht op voedsel wordt ontnomen omdat wij hier eten in de tank gaan gooien? Als we palmolie, soja of mais laten verbouwen voor biobrandstoffen, dan drijft dat de prijzen van voedsel op. Er worden ook nog bossen en wouden kapotgemaakt voor landbouwgrond. En te vaak is dat ook nog land dat geroofd is.

Gelukkig beginnen we elkaar steeds meer te vinden voor echte verandering en is er een brede beweging aan het ontstaan met het besef en de ervaring dat winst tegen de ene vorm van onrecht en uitsluiting, winst is voor ons allemaal. Want we zijn dan wel de generatie van de crisis, maar we zijn ook de generatie van beweging en verbinding. Wereldwijd staan we op, in de voetstappen van allen die ons zijn voorgegaan, van allen die durfden te dromen, te doen en te zijn. Dat kan alleen als we problemen niet negeren en wegschuiven naar de ander, naar de toekomst. Dat kan alleen als we problemen onder ogen durven te zien en verantwoordelijkheid durven te nemen: hier en nu. Dat is waar het om zou moeten gaan. Zodat we een intersectionele strijd voeren, er voor elkaar zijn, ook als het veel van ons vraagt. Zodat we eerlijk zijn, ook als het ingewikkeld is. Misschien vooral dan.

Het zou moeten gaan over hoe iedereen van waarde is en vrij zou moeten zijn. Vrij van de zorgen over de toekomst. Vrij om vooral níét normaal te zijn. Vrij om elkaar te laten zijn, ook als het moeilijk is, ook als het zoeken is. Vallen en opstaan, samen. Voor de planeet en al wat leeft. Voor elkaar. Voor onszelf. Voor mijn broertje. Voor het jouwe. Voor Ella. Voor Noëlle. Voor onze toekomst. Voor hoop boven haat, van de Kamer tot de straat.

Dank u wel.

(Geroffel op de bankjes)

De voorzitter:

Dank u wel. Een mooi persoonlijk verhaal. Zo moet een maidenspeech zijn. Ook aan uw adres de felicitaties. Aan het eind van de eerste termijn schors ik voor de felicitaties door de medewerkers en de collega's. Het woord is thans

aan de heer Van Raan van de fractie van de Partij voor de Dieren.



De heer Van Raan (PvdD):

Voorzitter. Ik feliciteer de sprekers met hun mooie maidenspeeches. Aan de ene kant zagen we de logica van de keukentafel naar deze Kamer, wat ook heel logisch klonk. Aan de andere kant zagen we dat het helemaal niet zo logisch is om hier te zijn. Ik zou willen zeggen dat we dat laatste moeten erkennen: het is niet logisch. We zullen ervoor blijven strijden dat het voor iedereen logisch wordt om hier te kunnen staan. Dat vind ik het mooie van deze twee maidenspeeches. Dank daarvoor.

Voorzitter. Er werd ook gezegd dat het wel gezellig moet blijven. Ik weet niet of dat gaat lukken nadat ik klaar ben.

De voorzitter:

U kunt het wel.

De heer Van Raan (PvdD):

Ja, we gaan het proberen. Gisteren kregen wij de jaarlijkse Monitor Brede Welvaart. Dat is ons gezamenlijke instrument om te meten hoe het is gesteld met onze welvaart in brede zin, niet alleen in het hier en nu, maar ook met onze brede welvaart later. Het gaat ook over de vraag hoe we volgende generaties in staat stellen ook welvaart te bereiken en over de vraag hoe onze manier van leven, onze voetafdruk, samenlevingen elders treft. Helaas wordt de trend vanuit vorige jaren doorgezet. De eerste voorzichtige conclusie is dat we in het hier en nu, in Nederland, de welvaart in stand houden door in te teren op het later en het elders; goede intenties ten spijt. We geven op het gebied van biodiversiteit, klimaatmaatregelen, gelijkheid en natuurlijk kapitaal helemaal geen betere wereld door op dit moment. We horen in deze Kamer zo vaak "als we de wereld mooi door willen geven" en "als we Parijs willen halen", maar de Monitor Brede Welvaart van dit jaar geeft aan dat het op deze manier niet gaat lukken.

Voorzitter. Wetten dienen ook beoordeeld te worden op de brede welvaart en op de verwachte gevolgen voor later en elders. Dat hebben we afgesproken in deze Kamer. Voor ons ligt een wijziging van de Wet milieubeheer, een belangrijke wet in het kader van duurzaamheid. Daarom moeten we de wijzigingen beoordelen op de mate waarin ze echt bijdragen aan het verduurzamen van vervoer in het perspectief van die brede welvaart. Omdat dit zo'n belangrijke opgave is en omdat de Monitor Brede Welvaart zo duidelijk aangeeft dat het niet de goede kant opgaat, heeft de Partij voor de Dieren dan ook grote moeite met het feit dat door deze wijziging voedsel en voedergewassen dadelijk in de tank van de auto, het vliegtuig of het schip belanden. Om voldoende biobrandstof tot onze beschikking te hebben, moeten we dadelijk containers over de wereld laten varen gevuld met voedselresten, olie op plantaardige basis, frituurvet of zelfs dierlijke vetten. Hoe is het volgens de staatssecretaris duurzaam om frituurvet, voedsel en voedergewassen te verschepen om deze vervolgens hier te verbranden als biobrandstof? Hier dreigt een herhaling van het biomassadrama bij de opwekking van energie. Is de

staatssecretaris het ermee eens dat die risico's hier levensgroot aanwezig zijn? Graag een reactie.

Voorzitter. Ik ga door met het effect van deze wet elders. De wet laat op dit moment veel te veel open op het gebied van risico's als gevolg van indirecte verandering van landgebruik. Collega Hagen wees al op ILUC, namelijk dat de toegenomen vraag naar biobrandstoffen een groter beslag legt op landgebruik, terwijl dat land eigenlijk bedoeld is voor voedselgewassen.

Voorzitter. Dat palmolie is uitgesloten is een mooie eerste stap, maar waarom hoor ik geen woord over de residuen van palmolie, de zogenaamde PFAD's, de Palm Fatty Acid Distillates, de bijproducten? Die worden met deze wet zo belangrijk dat het middel ook hier, net als bij de biomassa-verbranding voor energieopwekking, erger wordt dan de kwaal. Het middel is erger dan de kwaal. Deelt de staatssecretaris onze zorgen dat palmolie dadelijk omgekat kan worden tot bruikbare biobrandstof?

Ook sojaolie is niet bij voorbaat uitgesloten in deze wet. De staatssecretaris zegt dat sojaolie niet gebruikt gaat worden. Dat is conform het Klimaatakkoord. Ze slaat daarin weer die heilloze weg van convenanten in. Gisteren zagen wij bijvoorbeeld dat het covenant voor verminderd suikergebruik helemaal niet leidt tot minder suikergebruik. Als je over vijftien tot twintig jaar het woord "covenant" opzoekt in het woordenboek, denk ik dat je dan woord "ecocide" ziet staan in plaats van "we hebben samen wat bereikt voor duurzaamheid". Op deze manier blijft toch de optie bestaan om sojaolie toe te voegen; mijn waardering dus voor collega Hagen die hierover een amendement heeft ingediend. Wij zullen dat steunen.

Voorzitter. Onderzoek wijst uit dat het gebruik van voedsel en voeder gewassen voor biobrandstof gemiddeld meer CO₂ uitstoot dan het gebruik van fossiele brandstof. En toch wordt het hier als een duurzamere optie gepresenteerd. We hebben het dus over een toename van de uitstoot en niet over een vermindering. Wordt er bij deze wetgeving rekening gehouden met de externe effecten van het gebruik van biobrandstof op plantbasis? Eergisteren is er een motie aangenomen waarin staat dat je ook moet gaan meten wat de uitstoot van biomassa is. Is de staatssecretaris ook bereid om dat voor deze wet te doen? Ik neem aan van wel. Kan zij ook toezeggen dat geen enkele vorm van houtige biomassa wordt toegestaan voor het gebruik van biobrandstoffen?

Voorzitter, tot slot. Mijn fractie had graag gezien dat deze wetswijziging een lijst van grondstoffen en materialen zou bevatten die gebruikt zouden mogen worden voor biobrandstof, zodat we hier niet op een ministeriële regeling hoeven te wachten. Kan de staatssecretaris toezeggen dat een dergelijke ministeriële regeling met die lijst van toegestane brandstoffen besproken wordt in de Kamer, wellicht via een voorhangprocedure? Dan kan de Kamer meekijken en komt ze niet voor verrassingen te staan. Zo niet, dan overweeg ik een motie op dit punt.

Voorzitter, nu sluit ik echt af. Als men bij een tankstation een broodje koopt en eet, dan is dat logisch, maar dat het de tank in gaat, is dat geheel en al niet. Daarom onze oproep: voedsel hoort niet in de tank!

Dank u wel.

De voorzitter:

Voedsel hoort niet in de tank, oké. Dan de heer De Hoop van de fractie van de Partij van de Arbeid. Hij heeft vijf minuten spreektijd.



De heer De Hoop (PvdA):

Dank, voorzitter. Voordat ik begin ook mijn felicitaties aan de collega's Hagen en Bouchallikh. Twee mooie, persoonlijke verhalen, die ook lieten zien wat er in een huiskamer speelde. Ik denk dat we allemaal weten dat mevrouw Bouchallikh behoorlijk wat over zich heen heeft gehad. Laat ik u zeggen dat u hier meer dan thuis hoort en dat u een prachtige maidenspeech had.

Voorzitter. We willen in dit land al zijn pracht doorgeven aan onze kinderen. Zij verdienen een leefbare planeet die niet bedreigd wordt door het opwarmen van de aarde. Met de Klimaatwet en de ondertekening van het Klimaatakkoord ligt er een enorme opgave voor de mobiliteitssector. De inzet van biobrandstoffen kan hierin een tijdelijke rol spelen, zolang die ook echt duurzaam is. We weten dat duurzame biobrandstoffen beperkt beschikbaar zijn, dus dat vergt een zorgvuldige afweging over de manier waarop we die inzetten. Niet voor niets is er in het Klimaatakkoord afgesproken om een consistent kader te ontwikkelen voor de inzet van biomassa.

Dat kader van de SER ligt er nu. Dat vraagt om een herijking van de rol van biomassa in de economie, waarbij hoogwaardige toepassingen, bijvoorbeeld in de chemische industrie, gestimuleerd moeten worden en laagwaardige toepassingen afgebouwd moeten worden. Een typische laagwaardige toepassing die wordt genoemd, is bijmenging in brandstof voor lichte wegvoertuigen. Voor zwaarder transport, waarvoor minder alternatieven voorhanden zijn, ziet de SER daarentegen wel een rol weggelegd voor biobrandstoffen als transitie middel.

Hierover heb ik een aantal vragen. Hoe is het duurzaamheidskader meegenomen in het voorliggende wetsvoorstel en het onderliggende ontwerp-Besluit energie vervoer? Waarom wordt er ook voor lichtere voertuigen gekozen voor extra inzet van biobrandstoffen, hoewel we dit volgens het duurzaamheidskader moeten afbouwen? Ik wil de staatssecretaris dan ook vragen om te reflecteren op de hoeveelheid biograndstoffen die we met dit wetsvoorstel maar ook met de voorgenomen bijmengingsplicht in de luchtvaart gebruiken, in verhouding tot de hoeveelheid waar wij als Nederland redelijkerwijs een beroep op kunnen doen. Is de staatssecretaris ook bereid om een impactassessment uit te voeren voor de vaststelling van de hoogte van de jaarverplichting, waarbij de toename van de vraag naar biostoffen in kaart wordt gebracht?

Laten we stoppen met het voedsel in onze tanks gooien. Biobrandstoffen gemaakt van voedsel en voeder gewassen leiden tot ontbossing en gebruik van schaarse grond. Het is goed dat in dit ontwerp-Besluit energie vervoer de hoeveelheid conventionele biobrandstoffen van 22 als limiet wordt vastgesteld. Maar met de huidige plannen blijft er inzet mogelijk tot 2030. Waarom is er niet gekozen voor een

afbouw? Doen we wel het maximale? De percentages hiervoor worden geregeld in het Besluit energie vervoer. Krijgt de Kamer nog de kans op hierop te reageren middels een voorhangprocedure?

Een van de opties die we hebben om de mobiliteitssector te verduurzamen is de inzet van groene waterstof. Ik zie een interruptie, voorzitter.

De voorzitter:
Maak maar even uw punt af.

De heer De Hoop (PvdA):
Prima, hoor. Groene waterstof, met name voor het zwaardere vervoer. Daarom is het belangrijk dat dit wetsvoorstel en het onderliggende besluit er ook op toezien dat de markt voor groene waterstof in het verkeer zich kan ontwikkelen.

De heer Madlener (PVV):
Ik ben blij met het kritische geluid van de Partij van de Arbeidfractie over biobrandstoffen, want biobrandstoffen — we weten dat — vernietigen oerwouden, en dat willen we niet. En het concurreert met de voedselvoorziening. Het is alleen jammer dat de PvdA-fractie in het Europees Parlement juist ingestemd heeft met en gezorgd heeft voor het extra gebruik van biobrandstoffen. Dus waarom hoor ik dit geluid nu van u, terwijl uw collega's in het Europees Parlement meewerken aan de verplichting voor Nederland om meer biobrandstof te gebruiken?

De heer De Hoop (PvdA):
Voor de duidelijkheid aan de heer Madlener: de PvdA is niet tegen het gebruik van biobrandstof als tussenoplossing. Zo ziet de Europese Unie het ook. Maar die tussenoplossingen moeten wel echt duurzaam zijn. Dan denk ik dus niet aan voedsel en voedergewassen, die de heer Madlener ook noemt. Als dat op een juiste manier ingezet kan worden, en er voor zwaardere vervoer, zoals vrachtwagens, bijvoorbeeld groene waterstof gebruikt wordt, is het volgens mij efficiënt om het wel als tussenoplossing te gebruiken.

De heer Madlener (PVV):
Er komen nu een hoop alsen, mitsen en maren, maar dat is niet de realiteit. De realiteit is dat biobrandstof vandaag de dag zorgt voor ontbossing, voor branden in oerwouden en voor vernietiging van een hoop leefmilieus. Dat weet u. Dat weet iedereen. Je hoeft maar even op Google te kijken en je ziet het. En het neemt almaar toe. Het Europees Parlement dwingt ons nu om dit meer te gaan inzetten. U zegt: ja, als het sustainable is, moet dat kunnen. Maar dat is niet zo. Dus waarom stelt u geen harde eisen en zegt u niet: stop met alle niet-sustainable bio-olie?

De heer De Hoop (PvdA):
Als de heer Madlener goed naar mijn bijdrage heeft geluisterd, weet hij dat ik kritische vragen hierover aan de staatssecretaris heb gesteld. Ik heb haar ook opgeroepen om te kijken naar afbouw van de biobrandstoffen. Tegelijkertijd is het wel eerlijk om te zeggen ze bij de tussenoplossing van de transitie nog wel een rol kunnen spelen. Dus dat is mijn antwoord op de vraag van de heer Madlener.

De voorzitter:
Dank u wel. De heer Van Raan nog op dit punt.

De heer Van Raan (PvdD):
De collega noemt het een tussenoplossing. Ik heb drie vragen daarover. Is de collega het met mij eens dat die tussenoplossing er komt omdat de industrie veel te lang getreuzeld heeft? Is de collega het met mij eens dat die tussenoplossing wel degelijk CO₂ uitstoot maar dat die niet gemeten wordt volgens een boekhoudkundige truc van Europa? Is de collega het verder met de Partij voor de Dieren eens dat de lijst van toegestane biobrandstoffen, afgeleid van bijlage 9a van de Europese richtlijn, wel degelijk eerst naar de Kamer moet komen om te beoordelen of de minister de juiste vertaling maakt van de lijst?

De heer De Hoop (PvdA):
Punt één erken ik helemaal. Het laatste punt ook: ik ben het ermee eens dat het echt naar de Kamer toe moet. In mijn bijdrage ben ik ook tamelijk kritisch hierover en zie ik het echt concreet als tussenoplossing voor de punten waar het niet grootschalig is en waarbij je voedsel niet gebruikt. Ik verwijs de collega's hiervoor ook naar mijn bijdrage van zo-even.

De heer Van Raan (PvdD):
Over punt twee: collega De Hoop weet denk ik net zo goed als iedereen, dat de uitstoot van biobrandstof nu niet gemeten wordt vanwege een boekhoudkundige truc, terwijl steeds duidelijker wordt dat er wel degelijk CO₂-uitstoot bij betrokken is. We gaan het ook meten dankzij een motie die in deze Kamer is aangenomen. Als dat uit die meting komt, hoe staat de heer De Hoop dan tegenover die oplossing?

De heer De Hoop (PvdA):
Ik kijk er heel kritisch naar. Daarom heb ik de staatssecretaris ook gevraagd om er in het kader van een assessment naar te kijken. Ik kijk er dus heel kritisch naar. Laat ik gewoon zeggen dat ik de problemen die de heer Van Raan schetst, erken en dat wij er als fractie heel kritisch naar kijken.

Met uw welnemen, ga ik verder met mijn betoog, voorzitter. Ik had het over de groene waterstof. Wij vinden het belangrijk dat dit wetsvoorstel en onderliggend besluit er ook op toezien dat de markt voor groene waterstof in het verkeer zich kan ontwikkelen. Ik krijg signalen dat dit met de huidige plannen nog niet helemaal het geval is, bijvoorbeeld omdat groene waterstof per se afkomstig moet zijn van nieuwe wind- en zonneparken. Is de staatssecretaris het eens met de Partij van de Arbeid dat we de innovatie met betrekking tot groene waterstof in het verkeer moeten stimuleren en dat het voorliggende wetsvoorstel daar een belangrijke rol in speelt? Is zij bereid om de inzet van groene waterstof te stimuleren voor voertuigen waarvoor deze energiedrager veelbelovend is en daarvoor de nodige aanpassingen te maken in het besluit Energie vervoer?

Dank.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan de heer Geurts van de fractie van het CDA, die ons ook heeft opgevrolijkt met een amendement.



De heer Geurts (CDA):

Voorzitter. Ik wil me ook aansluiten bij alle felicitaties die uitgegaan zijn naar de mensen die hun maidenspeech hebben gehouden. Het geeft altijd een mooie inkijk in de persoonlijke drijfveren van mijn collega's.

We bespreken vandaag Europese regelgeving die doorgevoerd moet gaan worden in nationale wetgeving. Mijn ervaring leert dat dan de ruimte van de Kamer beperkt is om zo'n voorstel nog fundamenteel aan te passen. Wat ik ook zag, is dat er nog veel invulling zal geschieden met lagere wetgeving en dat we vandaag dus met name spreken over een juridisch geraamte. Maar dat betekent niet dat de CDA-fractie geen vragen meer zou hebben bij dit wetsvoorstel.

De Richtlijn hernieuwbare energie heeft ten doel de inzet van energie uit hernieuwbare bronnen in het bruto-eindverbruik van de energie te vergroten. Dat is op zichzelf een nobel streven. Het moet echter voor de praktijk ook wel goed uitvoerbaar zijn. Vanuit het veld krijg ik verschillende berichten dat de besluiten die met dit wetsvoorstel samenhangen tot grotere problemen kunnen leiden. Dat heeft dus niet zozeer te maken met het juridische geraamte dat vandaag besproken wordt, maar het heeft er wel zeer veel samenhang mee. Want ik begrijp dat het concept-Besluit energie vervoer en de Regeling energie vervoer verdergaan en beperkender zijn dan wat de Europese Commissie vereist.

Een voorbeeld van de zorgen die op mij afkwamen, is dat de groene hernieuwbare waterstof, gemaakt van energie uit bestaande wind- en zonneparken, niet in aanmerking zal komen voor de HBE's, de hernieuwbare brandstofeenheden. Bovendien zouden deze in hetzelfde jaar als de elektrolyser opgeleverd moeten worden. Ik heb een aantal vragen aan de staatssecretaris. Klopt het dat dit uitsluitend een Nederlandse keuze is en geen verplichting vanuit die Europese richtlijn? Waarom wordt deze keuze dan door de regering gemaakt? Wordt duurzame waterstof hiermee namelijk niet de facto uitgesloten? Klopt het voorts dat men geen HBE's, hernieuwbare brandstofeenheden, krijgt voor groene waterstof indien deze is geproduceerd met door SDE++ gesubsidieerde groene elektronen? Zou dit niet de facto alle opwek uit zon en wind op land uitsluiten, zo vraag ik me af. Daarom leg ik die vraag maar eens neer bij de staatssecretaris. Ik vraag me namelijk af waarom de regering deze keuzes maakt. Graag een reactie. Indien men er immers toch geen HBE's voor kan krijgen, is het voor marktpartijen ook niet zinvol om waterstof uit duurzame elektriciteit te gaan maken, denk ik. Als je die lijn op die manier kunt doortrekken, zou dat groene waterstof op de markt geen enkele kans meer geven. Graag ook een reflectie van de staatssecretaris daarop, om mijn zorgen op dat punt weg te nemen.

Voorzitter. Een belangrijk element in deze wetgeving is dat fraude tegengegaan moet worden. Ik begrijp dat het toezicht mogelijk uitgebreid kan worden. Uit de nota naar aanleiding van het verslag begrijp ik dat de staatssecretaris zich in

Europees verband inzet om het publieke toezicht uit te breiden. Kan de staatssecretaris aangeven hoe publiek en privaat toezicht handen en voeten zullen krijgen door dit wetsvoorstel? Zou de staatssecretaris dat ook met een aantal actuele voorbeelden kunnen toelichten?

Voorzitter. In de nota naar aanleiding van het verslag heeft mijn fractie vragen gesteld over de definitieve hoogte van de limiet op voedsel en voedergewassen. Mijn fractie vroeg of de impact als gevolg van de coronacrisis hierin meegenomen zal worden. De staatssecretaris schreef in het verslag dat dit medio maart bekend zou zijn. Ik heb het nergens kunnen vinden, dus dan ga ik het maar vragen aan de staatssecretaris: is dit inmiddels al bekend? Hoe wordt dit verder meegenomen en meegewogen in het Besluit energie vervoer? Graag ook hierop een reactie.

Voorzitter. Dan een laatste punt. Ik zie dat dit wetsvoorstel geen algehele evaluatiebepaling heeft. Dat bracht bij mij de vraag op of het niet zinvol is om de impact van dit wetsvoorstel en de besluiten die er allemaal uit komen, waaraan ik eerder refereerde, te gaan evalueren. Dat zou je na een jaar kunnen doen, maar ik denk dat er dan nog weinig te evalueren valt. Ik heb dus een amendement ingediend met een evaluatietermijn van drie jaar. Ik hoor daar graag de reactie van de staatssecretaris op.

Afsluitend een vraag met betrekking tot de laadinfrastructuur voor elektrische auto's. Ik vraag me af hoe die hernieuwbare brandstofeenheden investeringen in laadpalen kunnen helpen, met name in het mkb en bij huishoudens. Als ik me namelijk goed heb laten informeren, zal het huidige wetsvoorstel alleen grotere laadpunten, de zogenaamde snel-laadstations, vooruithelpen. Dat roept een aantal vragen bij mij op. Wat doet het kabinet aan het stimuleren van kleine laadpunten en het tegengaan van ongelijke concurrentie tussen het mkb en grootbedrijven op dit punt? Laadpunten en parkeergarages bij winkels of bij taxibedrijven hebben weinig aan de voorgestelde HBE, omdat deze meestal geen laadpalen hebben met een eigen netaansluiting. Dat fenomeen zien we nu ook al bij de bestaande vrijstelling van laadpalen voor de energiebelasting. Ook op dit punt graag een reflectie van de staatssecretaris.

De voorzitter:

Dank u wel. Uw amendement heeft stuk nr. 13 gekregen.

Dan gaan we luisteren naar de heer Grinwis van de fractie van de ChristenUnie. Hij kijkt wat verschrikt op, maar het is toch echt zijn beurt.

Qua spoorboekje even het volgende. We hebben nog een paar sprekers te gaan in de eerste termijn. Daarna hebben we de felicitaties, met bloemen et cetera. Ik wilde bijna zeggen "en zoenen", maar dat moeten we maar niet doen. Daarna ga ik schorsen voor de lunch. We hebben we allerlei stemmingen, waaronder hoofdelijke stemmingen, die lang duren. Dus voordat we naar de staatssecretaris gaan luisteren, is het wel weer even wat later. De heer Grinwis.



De heer Grinwis (ChristenUnie):

Dank, voorzitter, ook voor dit spoorboekje. Allereerst felicitaties aan de collega's Hagen en Bouchallikh voor hun

maidenspeeches: recht uit het hart, op deze plek van en voor iedereen.

Voorzitter. Zo goed en zo kwaad als dat gaat proberen we de broeikasgasemissies terug te dringen ten opzichte van 1990, dat voor het klimaat al sinds jaar en dag als een soort basisjaar fungeert. Wanneer je een blik werpt op de verschillende sectoren, kun je constateren dat het langzaam maar zeker de goede kant op gaat met de uitstoot en de opwek van elektriciteit in de industrie, in de gebouwde omgeving en in de landbouw. Natuurlijk, we moeten naar nul, we zijn er nog lang niet en het gaat niet snel genoeg, maar in die sectoren van onze economie zetten we stappen.

Voorzitter. Echter houdt één sector moedig stand of, beter gezegd, brutaal stand. Die komt geen megatonnetje van z'n plaats en stoot ten opzichte van 1990 geen grammetje CO₂ minder uit. Dat is de sector mobiliteit. Wat we ook aan capriolen hebben uitgehaald, van het stimuleren van de fiets tot het subsidiëren van soms erg lelijke hybrides, niets hielp. De aanvankelijke winst van "schoner en zuiniger" werd dan bijvoorbeeld weer tenietgedaan door "groter en zwaarder". Verplaatsten we ons voorheen nog bescheiden in een Panda, Starlet of Polo, tegenwoordig zijn het maar al te vaak dikke SUV's, met als resultaat dat de sector mobiliteit ons klimaatprobleem dagelijks nog net zo veel groter maakt als in 1990.

Voorzitter. Eigenlijk zeg ik het dan nog niet goed. Als je luchtvaart en zeescheepvaart mee zou nemen — die zijn de afgelopen decennia flink gegroeid — dan verdubbelt de CO₂-uitstoot van de sector mobiliteit nog eens. Mochten we door de coronacrisis even de hoop hebben gekoesterd dat we meer thuis zouden gaan werken en minder CO₂ zouden gaan uitstoten, dan hebben berichten als "Stormloop op vliegvakanties" ons de afgelopen week weer de moed in de schoenen laten zakken als het gaat om een snelle afname van broeikasgasemissies van al ons rusteloos verplaatsen.

Het goede nieuws is dat dit wetsvoorstel probeert daar wat aan te doen, alhoewel het veel beter zou zijn als er een Europese verordening zou zijn die de nieuwverkoop van fossiele auto's in bijvoorbeeld 2025 of 2030 onmogelijk maakt. Mijn vraag aan de staatssecretaris is hoe het eigenlijk staat met de aanscherping van het bronbeleid en het uitfasen van nieuwverkoop van fossiele boliden. Ik neem aan dat er in het kader van de uitwerking van de Green Deal toch wel een concreet jaartal op tafel komt te liggen in Europa. Graag een reactie.

Het slechte nieuws bij dit wetsvoorstel: wat een kloof tussen theorie en praktijk hebben we toch met elkaar gecreëerd als het gaat om duurzame mobiliteit en de introductie van hernieuwbare brandstoffen. Bij de voorbereiding op dit debat schrok ik namelijk van de boekhoudkundige werkelijkheid die bestaat rondom het inboeken van hernieuwbare brandstoffen, HBE's genaamd. Volgens de inspectie en de Nederlandse Emissieautoriteit wordt er namelijk gesjoemeld met brandstofmonsters, waarin veel minder biobrandstof zou zitten dan opgegeven. Als zoiets bij mesttransporten gebeurt, noemen we het mestfraude. Dat beter en intensiever toezicht nodig is, is dan ook evident. Het is goed om te zien dat in dit wetsvoorstel de bevoegdheden van de Nederlandse Emissieautoriteit worden uitgebreid. Vertrouwen in bedrijven is belangrijk, maar we moeten nooit de

aloude Nederlandse wijsheid "de gelegenheid maakt de dief" vergeten.

Voorzitter. Er is een opmerkelijk onderscheid tussen de mate waarin biobrandstoffen worden ingeboekt in het Register Energie voor Vervoer, het REV, namelijk vrijwel 100%, en de mate waarin elektriciteit wordt ingeboekt, namelijk 47%. Dat is te verklaren uit het feit dat de markt voor elektrisch vervoer veel kleinschaliger is georganiseerd. Voertuigen worden vaak thuis of op het werk opgeladen en het is een enorme opgave voor kleine leveranciers van elektriciteit om dat allemaal in te boeken in het REV. Dat is een administratieve en financiële drempel voor hen. Deelt de staatssecretaris de mening dat de elektriciteit makkelijker ingeboekt moet kunnen worden? Aan wat voor maatregelen denkt ze hierbij? Zekerheidshalve heb ik een amendement ingediend waarmee geaggregeerd inboeken van elektriciteit mogelijk wordt gemaakt met een kan-bepaling, zodat er in de toekomst een gelijk speelveld kan ontstaan tussen biobrandstoffen en elektriciteit en, minstens zo belangrijk, dat investeringen in de broodnodige laadinfrastructuur worden gestimuleerd. In Duitsland bijvoorbeeld is dat heel goed geregeld. Kleinere partijen kunnen daar een derde partij machtigen om groepsgewijs elektriciteit in te boeken in het register daar. Wat vindt de staatssecretaris van deze oplossing?

Voorzitter. De Raad van State en de Nederlandse Emissieautoriteit hebben vraagtekens gezet bij nut, noodzaak en uitvoerbaarheid van de nieuw te vormen BKE-systematiek. Daarom wordt de invoering daarvan terecht uitgesteld. Maar er zit wel een haakje in de wet om een koninklijk besluit te slaan. Hoe dat eruit gaat zien, weten we als Kamer dus nog niet. Daarom heb ik een amendement ingediend dat er met een voorhangprocedure voor zorgt dat de Kamer kan beoordelen of die regeling te zijner tijd goed in elkaar zit. Een no-brainer, lijkt me.

Voorzitter. Dan een punt waar een aantal collega's ook al over spraken, namelijk het laten opboksen van het regenveld tegen de vraag naar brandstof in een geglobaliseerde wereld met te weinig goede spelregels. Dat kan natuurlijk alleen maar fout aflopen. In die zin is het bijmengen van fossiele brandstoffen met biobrandstoffen een waagstuk. Uiteindelijk is een groene toekomst voor mobiliteit er eentje met zo min mogelijk biobrandstoffen. Elektrificatie, waterstof, synthetische kerosine en vooral veel fiets en openbaar vervoer moet het natuurlijk worden. Maar voorlopig zitten we nog met een mobiliteitssysteem dat verslaafd is aan fossiele brandstoffen. Dan kan bijmengen dus verstandig zijn. Biobrandstof uit lokale afval- en reststromen is daarbij de beste optie, maar dat zal niet genoeg zijn. Een wissel- of voorvruchtgewas als koolzaad kan aanvullen en zet geen druk op lokale voedselproductie. Sterker nog, de grondstructuur, de biodiversiteit en de luchtkwaliteit zijn allemaal gediend met een vruchtwisselingsgewas als koolzaad. Wel moet worden gelet op de schaarse ruimte die onze planeet biedt, de noodzaak van voedselproductie en het belang van behoud van bossen en de productie van biobrandstoffen. Dat moet in een zorgvuldige balans gebeuren. Ik kijk welwillend naar de amendementen die diverse collega's van mij hebben ingediend.

Voorzitter, ik rond mijn bijdrage in eerste termijn af met onze mooie binnenvaartsector. Onze schippers moeten van 0% in één keer 14% gaan bijmengen. Zij vrezen dat dit forse bijmengpercentage zorgt voor flink hogere brandstofprijzen

en dat klanten daardoor zullen overstappen naar andere modaliteiten. Die andere sectoren konden meer geleidelijk ingroeien en hebben dus minder te maken met een prijs-sprong. Herkent de staatssecretaris deze zorgen van de binnenvaartschippers en ziet zij het risico van substitutie? Hoe wil zij dat voorkomen? Daarnaast leven er ook zorgen over de veiligheid van de schepen. Bepaalde biobrandstoffen vergroten namelijk het risico op verstopte filters en motorproblemen, zeker als ze wat ouder zijn, inclusief de leidingen en de brandstoftanks. Hoe kijkt de staatssecretaris hiertegen aan? Welke mogelijkheden is zij bereid binnenvaartschippers te bieden om hiermee om te gaan? Met deze vragen over onze mooie binnenvaartsector besluit ik.

De voorzitter:

Ik zie dat er een vraag is van de heer Alkaya van de SP.

De heer Alkaya (SP):

Een goede vraag over de binnenvaart. Daar ga ik straks ook op in, maar wat betekent dat voor de ChristenUnie? Dit zijn goede vragen, maar zouden ze er ook toe kunnen leiden dat er op dit moment simpelweg niet gehandhaafd kan worden? De veiligheid moet echt vooropstaan. De binnenvaartschepen die simpelweg niet geschikt zijn voor biodiesel kunnen we toch niet verplichten om er biodiesel in te gooien, omdat ze dan gewoon zouden stilvallen? Dat kunnen we dan toch niet wettelijk verplichten?

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Deze vraag heb ik niet voor niks gesteld. Goede vragen moeten leiden tot goede antwoorden. Daar zie ik naar uit. Als het risico van vaak oudere motoren waar ineens flink moet worden bijgemengd, met alle risico's voor de veiligheid van dien, in het debat niet voldoende wordt getackeld, dan moeten we daar in tweede termijn op terugkomen, misschien wel gezamenlijk.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik graag het woord aan de heer Madlener van de fractie van de Partij voor de Vrijheid. Het is niet zijn maidenspeech.

□

De heer Madlener (PVV):

Nee, voorzitter, die maidenspeech is al een jaar of vijftien geleden, ben ik bang. Ik feliciteer allereerst de nieuwe woordvoerders. Het enthousiasme straalt ervan af. Ze zijn trots en blij. Keukentafels worden hier plenair gemaakt. Dat is mooi om te horen, maar hier voor u staat toch een beetje cynische oude parlementariër, die dertien jaar geleden debatten voerde over biofuels, biobrandstoffen, met toenmalig minister van Milieu Cramer. Dat waren heftige debatten. Ik heb daarbij de heer Kofi Annan nog geciteerd, die zei: dat is eigenlijk een misdaad tegen de menselijkheid, want het concurreert met de voedselvoorziening en het vernietigt oerwoud. Nu, dertien jaar later, na een heleboel vernietigd oerwoud — we weten allemaal dat de wereldwijde vraag naar soja en palmolie tot vernietiging van oerwoud leidt in Indonesië, Brazilië en noem maar op — krijg ik deze wetgeving voor me. Die gaat over een verdere verhoging van het bijmengen van biobrandstoffen. Er is in die dertien jaar gigantisch veel oerwoud vernietigd. Wij vinden

dat allemaal heel erg, maar we doen er niks aan. Eigenlijk houdt Europa dat in stand. Europa heeft gigantische hoeveelheden soja en palmolie geïmporteerd. Dat is enorm toegenomen, terwijl we weten wat er gebeurt. Vandaag hebben we een richtlijn uit de Europese Unie te implementeren die het nog verder verhoogt in heel Europa.

We hebben hier kritische woordvoerders. Iedereen ziet het probleem wel, maar de heer De Hoop zegt: we kijken er kritisch naar. Maar het gaat wel door. Het is al dertien jaar aan de gang en met deze wetgeving wordt het alleen maar erger. Dat afbouwscenario van palmolie is eigenlijk een lachertje. Als je naar het probleem kijkt, moet je eigenlijk zeggen: we moeten vandaag stoppen. Nederland gaat het met alle goede bedoelingen misschien iets beter doen dan de rest van Europa, maar het gaat gewoon door. Wij zouden naar Europa moeten gaan en moeten zeggen: we eisen nu een onmiddellijke stop van het bijmengen van biobrandstoffen. Het is namelijk niet goed voor het klimaat, als je daar al in gelooft, en het is ook niet goed voor de concurrentie met de voedselvoorziening voor een heleboel mensen die wat minder geld hebben om voedsel te kopen.

Ik vind het — helaas is het een wat cynische reactie — toch schokkend hoe deze Kamer weer omgaat met dictaten uit Brussel, die ons deze verplichting oplegt. Ik vind "we kijken er kritisch naar" niet genoeg. Ik vraag de staatssecretaris om een brief aan Brussel te schrijven en te zeggen: wij gaan dit niet doen; wij gaan ons hard maken voor een verbod op biobrandstoffen. Dat zou mijn oproep zijn. Ik hoop dat de staatssecretaris dat gaat doen, maar gezien de rest van de Kamer en de inbreng van de fracties in het Europees Parlement ... Ik heb even gekeken hoe er in het Europees Parlement is gestemd over die enorme bijmengverplichting van biobrandstoffen. Eigenlijk zijn alle fracties van alle nieuwe Kamerleden hier medeplichtig aan het vernietigen van het oerwoud en dat stemt mij heel droevig.

Dank u wel.

De heer De Hoop (PvdA):

Een vurig betoog. Ik ben heel blij met die kritische benadering, ook richting mijn fractie. Ik erken dat we goed naar biobrandstoffen moeten kijken. Maar hoe rijmt u de houding van uw partij met het gegeven dat u het heeft over ontbossing? Uw partij is namelijk een van de partijen in dit parlement die de hele klimaatcrisis ontkennen. Vindt u het niet bijzonder dat u mij erop aankijkt, terwijl uw eigen partij de klimaatcrisis ontkent?

De voorzitter:

Ik zou het waarderen als u allemaal via de voorzitter gaat spreken.

De heer Madlener (PVV):

Ontbossing en klimaat zijn twee verschillende problemen. Je lost het klimaatprobleem, als je daar al in gelooft, niet op door biobrandstof bij te gaan mengen, want dat leidt tot ontbossing en maakt het nog erger. Ik heb net nog eens wat googlewerk verricht. Je vindt in vijf minuten — typ het maar in — talloze rapporten waarin staat dat het slechter is dan fossiele brandstoffen. We weten dat. Maar boekhoudkundig, in theorie, komt het goed uit. Dat is een houding waar we niet in moeten trappen. Daar gaat u toch niet aan

meedoen? U bent een nieuw Kamerlid. U zegt: we kijken er kritisch naar. Maar het gaat gewoon door! We moeten hier niet kritisch kijken, we moeten iets doen. Ik roep u op om, met uw enthousiasme en uw nieuwe energie, in uw partij iets te gaan veranderen en tegen Brussel te zeggen: dit gaan we niet doen, want dit is niet goed voor de wereld.

De voorzitter:

Ook aan u de oproep om via de voorzitter te spreken.

De heer De Hoop (PvdA):

Ik moet zeggen dat ik het retorisch heel leuk vind wat de heer Madlener doet. Ik ben hier om overal heel kritisch naar te kijken. Ik heb hele serieuze vragen aan de staatssecretaris gesteld. Maar dan verwacht ik ook van u dat u binnen uw partij het googelen een keer gebruikt om de hele klimaatcrisis goed te bekijken en ook daar kritisch op te zijn, net zoals ik dat vandaag ben.

De heer Madlener (PVV):

Daar kunt u op rekenen. Wij kijken zeer kritisch. Ik kijk als woordvoerder zeer kritisch naar wat er gebeurt en naar wetenschappelijke inzichten. Ik heb hier dertien jaar geleden gestaan met heel veel energie, net als u nu. Toen was ik ook nog redelijk nieuw. We hebben hier vurige debatten gehad over de gevolgen van al die biobrandstoffen. Ik kan u vertellen: in dertien jaar is het alleen maar veel erger geworden. Wij zijn medeschuldig aan al die branden in die oerwouden en al die gekapte bossen. U ook.

De voorzitter:

U bedoelt: de heer De Hoop ook. De heer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik deel de analyse van de heer Madlener. Het was dertien jaar geleden al en het wordt alleen maar erger. Klopt, eens. Ik wil proberen hem van zijn cynisme af te helpen, want dat is eigenlijk helemaal niet nodig.

De heer Madlener (PVV):

Als u dat lukt, dan ...

De heer Van Raan (PvdD):

Nou, ik nodig hem eigenlijk uit om die analyse door te trekken. Door het gebruik van die biobrandstoffen en de ontbossing wordt eigenlijk de ongelijkheid groter. Het is eigenlijk een machtsstrijd tussen noord en zuid. Daardoor komen ook de enorme immigratiestromen op gang, waar de PVV het ook vaak over heeft. Zou deze analyse, die we dus delen, ook voor de heer Madlener een aanleiding kunnen zijn om wat minder cynisch te worden over buitenlanders die hier maar heenkomen, zoals zijn partij altijd zegt? Ziet hij ook het verband met die ontbossing en die druk op immigratie in plaats van dat hij de immigranten de schuld geeft?

De heer Madlener (PVV):

Ik ben blij met de vraag van de heer Van Raan. Je moet goed kijken naar de impact van al het beleid en wat wij hier doen. Immigratie is voor mij inderdaad een grote zorg. Voor mij leidt de massa-immigratie onherroepelijk uiteindelijk tot het einde van onze vreedzame samenleving. Dat zie ik elke dag weer. Ook daar geldt precies hetzelfde voor: het gaat maar door. Ik denk dat de meerderheid van de Nederlanders ook niet zit te wachten op die massa-immigratie en we willen geen miljoen huizen voor immigranten erbij, maar het gebeurt toch, want de Nederlander heeft niks te vertellen. We mogen één keer in de vier jaar stemmen en dat was het dan. Daarom zijn wij ook voor de invoering van referendum. Het zou heel goed zijn als de Nederlander hier wat over te zeggen krijgt. Maar de massa-immigratie is geen oplossing, niet voor onze samenleving, maar ook niet voor de landen van herkomst. Maar ja, die landen zullen het zelf moeten doen, want dat is de realiteit. Als je kijkt naar wat er in die landen gebeurt ... Iedereen hierheen laten komen is geen oplossing. Ik hoop dat we het daarover eens zijn. Maar de ontwikkelingssamenwerking heeft ook niet altijd geleid tot veel goeds in die landen. Je ziet een hoop corruptie. Ik ben daar dus wel cynisch over. Dat cynisme heeft u helaas niet weg kunnen halen, meneer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Toch zie ik een sprankje hoop voor de heer Madlener, want voor mij is dit in ieder geval de eerste keer dat de heer Madlener, als vertegenwoordiger van een partij die personen echt uitsluit op grond van waar ze vandaan komen, het toch koppelt aan het systeemprobleem en niet aan de mensen zelf. Ik noem dat winst. Misschien ziet de heer Madlener dat nu nog niet, maar ik denk straks wel.

De heer Madlener (PVV):

Dat is niks nieuws. Het systeem is het probleem. Wij kijken altijd naar het systeem of naar ideologieën en niet naar mensen. Voor mij wordt de mens niet geboren als een ideologisch wezen. Dat wordt je gemaakt en daar kun je afstand van doen. Voor mij is dus ieder mens een mens, maar ik ben bang voor de ideologie. Daar moeten we waakzaam op zijn. Ideologie zal leiden tot onze ondergang. Het zijn de ideologieën die het doen en niet de mensen. Bij de geboorte is iedereen gewoon een kind met alle kansen die het verdient. Daar zijn we het in ieder geval over eens. Maar ja, dat leidt nog niet tot het wegnemen van mijn cynisme, want het is de politiek die het bepaalt en de resultaten spreken voor zich. Helaas moeten we het dus doen met een bijmengverplichting die alleen maar meer oerwoud zal vernietigen. Maar het is goed dat wij het allemaal weten.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik graag het woord aan de heer Peter de Groot van de fractie van de VVD voor zijn maidenspeech, dus daar gaan we eens even goed voor zitten! Hij heeft tien minuten spreektijd aangevraagd. Het woord, als het is gedesinfecteerd allemaal, is aan hem.



De heer **Peter de Groot** (VVD):

Dank, voorzitter. Het verduurzamen van vervoer en transport is een kwestie van verstandige stappen zetten en een lange adem, want ons systeem is bijna volledig gericht op het gebruik van fossiele brandstoffen. Er is decennialang aan gewerkt om dat zo te krijgen. Dan duurt het ook even als we dat anders willen. Niet in de laatste plaats omdat het iedereen zal gaan raken: alle inwoners, instellingen en bedrijven. Iedereen heeft tijd en ruimte nodig om dit te adopteren en het moet verstandig, betaalbaar en behapbaar zijn voor iedereen. Het goede nieuws is dat we onderweg zijn, maar de weg is nog lang. Daarom moeten we alle paden bewandelen die een bijdrage leveren. Er is niet één weg naar het uiteindelijke doel van nul CO₂-uitstoot in 2050.

Wat de VVD betreft benutten we elke kans die zich voordoet. We weten ook dat we kaders moeten stellen om vooruitgang te boeken, zoals vandaag met de wijziging van de Wet milieubeheer.

Voorzitter. Voordat ik verder inga op de wet, zou ik graag nog een persoonlijke noot aan deze visie willen toevoegen. Ik ben geboren in een aannemersgezin in Harderwijk. Een stad waar ik overigens nog steeds met heel veel plezier woon. Met het aannemersbedrijf aan huis is het ondernemerschap en het harde werken mij met de paplepel ingegoten. In dat aannemersgezin moesten wij vroeger ook niks hebben van ingewikkelde milieuregels, duur gekeurd hout of een heftruck op batterijen. Sterker nog, we hadden een benzine slurpende 6-cilinder E300 Mercedes op de Dam staan. Dat dan weer wel. Maar dat is inmiddels lang geleden.

Maar één ding heb ik ook zeker meegekregen uit die tijd: zuinig omgaan met spullen en materialen. Hout, dat haalde je uit elkaar. Spijkers eruit en voilà, je kan het weer gebruiken. Oude stenen gebruikte je in de fundering. Ja, het was wel even werk, maar hergebruik leverde uiteindelijk ook gewoon winst op. Want verspillen is zonde en hergebruik is bijna gratis. Die logica moeten we toch ook kunnen plakken op het gebruik van biobrandstoffen?

Na de middelbare school had ik een sterke behoefte om door te leren. Met technische bestuurskunde leerde ik over de verhoudingen tussen de overheid enerzijds en de markt anderzijds, bij grote technische systemen zoals infrastructuur of bijvoorbeeld het energienetwerk. Hoe bijzonder was mijn afstudeeronderzoek tijdens mijn studie in Delft, zeker in het licht van de verduurzamingsopgave. Ik deed namelijk onderzoek naar de oliereserves in de wereld, met name bij het OPEC-kartel. Hoe het leven kan lopen. Van bang zijn dat de fossiele brandstoffen snel opraken naar nu vijftien jaar later de zorg over hoe we er weer zo snel mogelijk van afkomen.

Na de afronding van mijn studie ben ik uiteindelijk weer de aannemerij ingegaan. In die praktijk is het hard werken om resultaten te halen. De aandacht voor CO₂-reductie en het verduurzamen van auto's, bussen en machines is zeker niet vanzelfsprekend. Noem het conservatisme, maar ik heb het gezien en ik noem het pragmatisme. Ik heb gezien dat, als er voordelen te behalen zijn, deze echt wel opgepakt worden. Een mooie parallel met biobrandstoffen valt te trekken met bijvoorbeeld het circulair maken van grondstoffen uit gesloopt beton voor nieuw beton. Wanneer alle ingrediënten uit sloopbeton direct ingezet worden, is dit goed voor

het milieu en is het ook nog eens goedkoper, omdat grondstoffen juist niet ingekocht hoeven te worden. Een win-winsituatie. Zo is het ook met biobrandstoffen. Goed voor minder uitstoot en goed voor ondernemend Nederland.

Dát geloof in een win-winsituatie is mijn drijfveer om hier vandaag in de politiek, in de Kamer de komende jaren te staan. Om met het doel voor ogen een realistische aanpak te kiezen die in de praktijk goed werkt en ook goed uitpakt, stap voor stap. Bijsturen waar nodig en met pragmatisme en optimisme naar de opgaven blijven kijken. Dichtbij de mensen en de bedrijven die het realiseren. Geen zwarte toekomstscenario's schetsen, maar vooruitgang neerzetten met het werken aan deze transitie in de samenleving. Dan is er eigenaarschap en een goed gevoel.

Mijn les uit de praktijk is dat bedrijven de kaders, zoals van deze wet, ook echt wel nodig hebben om veranderingen in gang te zetten en door te voeren. En daar ligt juist de rol voor de overheid. De wetten en regelingen scheppen gelegenheid voor eigen invulling, wat de acceptatie zal vergroten en versnelling zal opleveren.

Dan terug naar het wetsvoorstel. We hebben meerdere paden nodig om het vervoer te verduurzamen. Want de elektrische bestelbus of de elektrische heilmachine is er gewoonweg nog niet. Juist voor die sectoren is biobrandstof een uitkomst om een bijdrage te leveren met het bestaande materieel. Want zodra de kosten niet hoger zijn en de kwaliteit niet lager dan fossiele brandstoffen, hebben we een grote barrière voor het gebruik en daarmee het verduurzamen van het vervoer weggenomen. Kan de staatssecretaris die kwaliteit bevestigen? Kan zij bevestigen dat door bijmeningen geen motor in de soep zal lopen? Zal zij er alles aan doen om dit te voorkomen?

De inzet op biobrandstof als transitiebrandstof voor de komende decennia en de voorgestelde uitbreiding daarvan in deze wet is wat de VVD betreft een goede keuze. Temeer omdat de opschaling van elektrisch vervoer zeer kansrijk is, maar eventuele grondstoffenschaarste mede dat tempo zal bepalen, alsook de ontwikkeling van waterstof voor zwaar transport en industrie. Hoe mooi is het als we met name inzetten op grondstoffen voor hernieuwbare brandstoffen die we over hebben? Denkt u hierbij aan gebruikte bak- en braadolie, reststromen van afval of aan andere grondstoffen waarvan we gewoon weten dat ze geen verdere schade toebrengen aan landgebruik, in plaats van deze nu al sterk te limiteren. Ik vraag de staatssecretaris hierop te reflecteren.

In het verlengde hiervan is de VVD het wel eens met de lijn om grondstoffen zoals palm- en sojaolie terug te brengen naar 0%. Het plan is daarnaast om niet meer biobrandstoffen uit voedsel en voedergewassen in te zetten dan het niveau van 2020. Maar is 2020 daarin wel een realistisch jaar om uit te putten? De VVD begrijpt dat niet zomaar van afspraken uit het Klimaatakkoord kan worden afgekeken. Maar ziet de staatssecretaris wel andere mogelijkheden in dezen en overweegt zij toch gebruik te maken van de extra 1% uit Europa?

Met alle ambities die er zijn om hernieuwbare brandstoffen te mengen met fossiele brandstoffen in zowel wegverkeer als de binnenvaart, en mogelijke ambities voor de zeevaart en de luchtvaart, vraagt de VVD zich wel af hoe de staatsse-

cretaris aankijkt tegen de beschikbaarheid van en de controle op voldoende grondstoffen. Zijn die grondstoffen voldoende voorhanden? We willen geen gesjoemel meer met grondstoffen. We kennen inmiddels helaas de voorbeelden van fraude met grondstoffen voor biobrandstoffen. Onacceptabel wat de VVD betreft. Wij zijn daarom voorstander van aanscherping van het toezicht en uitbreiding naar de hele keten, zoals in EU-verband wordt geschetst. Kan de staatssecretaris toezeggen dat er sprake zal zijn van risicogestuurd toezicht, dat er nationale en internationale afstemming zal plaatsvinden tussen toezichthouders en dat er geen aanvullende criteria worden gesteld bovenop de EU-regelgeving?

Daarnaast geeft de staatssecretaris aan geen voorstander te zijn van HBE's voor de zeevaart. Zij neemt andere maatregelen om te kunnen sturen op de inzet van biobrandstoffen in de zeevaart. De VVD ziet graag dat inzet per eindbestemming beter inzichtelijk wordt gemaakt, zodat er ook beter gestuurd kan worden. Kan de staatssecretaris reageren op het idee om de NEa, de emissieautoriteit, regelmatig, bijvoorbeeld eens per kwartaal, te laten rapporteren over de inzet van hernieuwbare energie per eindbestemming? Hoe kijkt zij in dit licht aan tegen het per kwartaal inboeken van hernieuwbare energie in de zeevaart?

Als laatste nog een praktische vraag. Wanneer kan de Kamer het Besluit energie vervoer verwachten? Kan de staatssecretaris ervoor zorgen dat dit besluit de aandacht krijgt die het verdient en dat dit dus voldoende behandeld kan worden door de Kamer?

Voorzitter, ik rond af. Mobiliteit is belangrijk voor onze samenleving, ook het verduurzamen van onze toekomst. Deze wet is als onderdeel een kader daarvoor. Het goed inregelen van het Besluit energie vervoer is belangrijk om het in de praktijk te laten werken. Maar dat het straks werkt, daar doen we het voor.

De voorzitter:
Dank u wel.

(Geroffel op de bankjes)

De voorzitter:
Een welverdiende roffel. Het is mij een eer en een genoegen u als eerste te mogen feliciteren met uw maidenspeech. Ik probeer die Mercedes nog even voor ogen te krijgen. Meneer Van Raan had u daar heel graag op geïnterrupteerd, dus daar komt u weer goed mee weg. Nogmaals: aan het eind van de eerste termijn doen we de felicitaties. Er is wel een kleine verandering in het spoorboekje: na de felicitaties doen we de lunch, gevolgd door een — vraag me niet waarom — korte regeling van werkzaamheden. Dan gaan we luisteren naar de staatssecretaris en daarna zijn pas de stemmingen. De agenda is dus enigszins gewijzigd.

We hebben nog twee sprekers te gaan van de zijde van de Kamer. Hier is de heer Bisschop van de fractie van de Staatskundig Gereformeerde Partij zelf.



De heer Bisschop (SGP):

Voorzitter, dank u wel. Laat ik als eerste de drie collega's feliciteren die hun maidenspeech hebben gehouden: mevrouw Hagen, mevrouw Bouchallikh en de heer De Groot. Mooie persoonlijke verhalen. Als opa krijg ik onmiddellijk de kriebels om ook iets persoonlijks te gaan vertellen, want we zitten hier toch zo gezellig bij elkaar.

De voorzitter:
Dat mag.

De heer Bisschop (SGP):

Maar mijn spreektijd loopt. Ik dacht dat de felicitaties altijd buiten de spreektijd vielen. Ik ga beginnen aan mijn tekst.

De voorzitter:
Ik geef u een minuutje extra.

De heer Bisschop (SGP):

Ik wil niet zeggen dat u te goed bent voor deze functie, maar ik waardeer uw gebaar zeer.

Voorzitter. Als landbouwwoordvoerder doet het mij ontzettend veel deugd dat ik mijn collega's zo nadrukkelijk hoor pleiten, hartstochtelijk pleiten, om die waardevolle voedsel- en voedergewassen vooral niet te gebruiken voor de brandstoftank. We zijn ons er naar mijn idee veel te weinig van bewust dat voedselzekerheid ook anno 2021 een cruciaal punt is. Daar moeten we niet te roekeloos mee omspringen. Dat vergt permanente aandacht.

Voorzitter. Bij het beoordelen van het voorliggende wetsvoorstel kijk ik met een schuin oog ook naar de plannen voor het onderliggende Besluit energie vervoer. Er zit een grote spanning — collega's hebben dat ook al gesignaleerd — tussen de toenemende vraag naar biobrandstoffen als gevolg van de bijmengverplichting en het beschikbare aanbod. Slechts 8% komt uit Nederland. Ruim de helft komt uit China en andere, niet-Europese landen. Ik sluit me aan bij degenen die de vraag hebben gesteld of we daarmee niet een veel te grote claim leggen op de in Europa en internationaal beschikbare biobrandstoffen. Daarbij heeft het kabinet het niet alleen over de bijmengambities voor het wegverkeer maar ook die voor schepen en vliegtuigen. Overstijgt de vraag niet het duurzaam beschikbare aanbod? De stichting Natuur & Milieu schat in dat er — ervan uitgaande dat ook andere landen biobrandstoffen nodig hebben, met een evenredig aandeel voor Nederland — in 2030 ongeveer 50 petajoule aan biobrandstoffen voor Nederland beschikbaar is. Hoe waardeert de staatssecretaris deze inschatting?

De Nederlandse ambitie ligt ongeveer twee keer zo hoog, namelijk op bijna 100 petajoule. Het betekent in ieder geval een grote druk op de markt, met bijbehorende fraude- en duurzaamheidsrisico's. Waarom stuurt de staatssecretaris aan op een bijmengpercentage van 27% in 2030, terwijl de Europese Commissie niet verder gaat dan minimaal 7% tot 14%? Ik heb een amendement ingediend om ervoor te zorgen dat er bij de vaststelling van de bijmenghoeveelheden in ieder geval ook rekening wordt gehouden met de

beschikbaarheid daarvan. Graag een reactie van de staatssecretaris hierop.

Ik heb nog twee aanvullende vragen op dit punt. Zou het niet verstandig zijn om bijvoorbeeld de Nederlandse Emissieautoriteit te vragen om in haar jaarlijkse rapportages ook in te gaan op de ontwikkeling van het aanbod aan biobrandstoffen? Hierbij heb ik een tweede vraag. De staatssecretaris stuurt op een bijmengpercentage. Als het totaalvolume ineens hoger uitvalt dan gedacht en er meer biobrandstof bijgemengd moet worden, dan kan de beschikbaarheid wellicht in het gedrang komen. Is het niet veiliger om te sturen op absolute hoeveelheden, zoals in het Klimaatakkoord wordt gedaan?

De Inspectie Leefomgeving en Transport en anderen hebben eerder gewezen op de grote frauderisico's bij de certificering van duurzame biodiesel. Het is redelijk eenvoudig. Ik weet niet of ze in China patat eten, maar als je daar een frietje eet en er eentje in een tank palmolie laat vallen, certificeer je die als gebruikte bakolie en duurzame biobrandstof, en kun je die als zodanig vermarkten. Hoe gaat de staatssecretaris dergelijke frauderisico's voorkomen en aanpakken? Dat vergt namelijk nogal wat handhaving, ook omdat het duidelijk om een grote, internationale keten gaat.

Voorzitter. Biobrandstof en biobrandstof is twee. Als palmen sojateelt voor biobrandstoffen onderaan de streep zorgt voor meer CO₂-emissie, dan zijn we gewoon niet goed bezig.

In het Klimaatakkoord is afgesproken dat zowel palm- als sojaolie niet als biobrandstof ingezet mag worden. Erkent de staatssecretaris dat er ook bij sojaolie netto sprake is van meer in plaats van minder CO₂-emissie? Waarom verschuift de staatssecretaris zich achter de Europese Commissie en wil zij alleen de inzet van palmolie afbouwen? De SGP wil dat voedsel- en voedergewassen hoogwaardig gebruikt worden. Ze zijn niet bedoeld om voor laagwaardige toepassing in de brandstoftank te verdwijnen.

Voorzitter. Dan is er nog een ander knelpunt: de definiëring van het residubijproduct. Afvalproducten vallen als residu niet onder het plafond van biobrandstoffen uit voedselgewassen. Bijproducten die commercieel gewoon interessant zijn, vallen hier wel onder. De grote vraag is hoe je de categorieën "residu" en "bijproduct" gaat onderscheiden en definiëren. Ik heb begrepen dat dit nog niet duidelijk is. Wanneer komt die duidelijkheid? Kan er op dit punt een uitvoeringstoets van de Emissieautoriteit komen? Een scherpe handhaafbare definiëring is absoluut nodig om fraude en duurzaamheidsrisico's te beperken, en ook om als betrouwbare overheid je taak te kunnen uitvoeren.

Voorzitter. Ik ga ook nog even in op het punt van de binnenvaart. Ik sluit daarbij grotendeels aan bij wat de collega van de ChristenUnie, de heer Grinwis, naar voren heeft gebracht. Ik ga met name in op het punt dat voor de binnenvaart als nieuwkomer opeens de generieke bijmengverplichting van 16% moet gaan gelden. Dat is een forse stap met grote prijsrisico's. Ik vraag de staatssecretaris om voor de binnenvaart een aparte, langzamere en meer natuurlijke opbouw te kiezen. Welke mogelijkheden ziet zij daarvoor? De risico's voor scheepsmotoren die niet op die brandstof zijn gebouwd, zijn inderdaad te groot. TNO heeft naar bepaalde aspecten hiervan eigenlijk nog maar beperkt onderzoek gedaan. De vraag aan de staatssecretaris is of zij bereid is om aanvullend onderzoek te laten doen.

Is zij ook bereid kwaliteitscriteria op te nemen voor scheepsbiobrandstoffen? De handel in scheepsbrandstoffen is dermate versnipperd dat schippers dit niet in de hand hebben. In België en Duitsland valt binnenvaart niet onder de bijmengverplichting. Hoe weegt de staatssecretaris het risico dat schippers gaan bunkeren in die landen?

Voorzitter. Ook gezien de tijd wil ik het in eerste instantie hierbij laten. Dank u zeer.

De voorzitter:

Heel goed. U bedankt. Dan geef ik graag het woord aan de laatste spreker van de zijde van de Kamer. Dat is de heer Alkaya van de fractie van de SP. Daarna bouwen we de plenaire zaal om tot een receptieruimte en gaan we, bijna massaal, feliciteren. Dan gaan we tevens schorsen voor de lunch. Het woord is aan de heer Alkaya.



De heer Alkaya (SP):

Dank u wel, voorzitter. Ook namens mij felicitaties aan de collega-Kamerleden voor hun maidenspeech. Alle drie hadden ze persoonlijke verhalen en persoonlijke ervaringen, die natuurlijk waardevol zijn in het debat hier in de Kamer. Ik kijk ernaar uit om met jullie alle drie de ideologische degenen te kruisen.

Voorzitter. Wij bevinden ons vandaag op glad ijs. Het is namelijk moeilijk om inhoudelijk te debatteren als wij het niet eens worden over de betekenis van woorden. Want wat betekent "duurzaam"? Wat betekent "hernieuwbaar"? Het lijkt een positieve lading te hebben voor alle partijen die klimaatopwarming serieus nemen. Dat geldt ook voor mijn partij, de SP. De richtlijn die het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen stimuleert, klinkt daarom ook in eerste instantie goed, maar in dit geval is het toch echt geen goede zaak. Voedsel verbranden in motoren is geen goede zaak. Dat is niet duurzaam en niet hernieuwbaar. Wereldwijd neemt de vraag naar voedsel toe omdat de bevolking toeneemt. Zaken als soja, palmolie, koolzaad, suikerriet en mais zijn allemaal gewassen die je kunt gebruiken in voedsel, maar ook in biobrandstof. Het concurreert dus met elkaar. Het concurreert om de beperkte landbouwgrond. Daar zijn heel veel fracties al op ingegaan. Daarom is biobrandstof niet echt duurzaam en ook niet echt hernieuwbaar. Omgekeapt oerwoud krijg je namelijk niet zomaar terug. Mijn fractie heeft daarom ernstige bezwaren tegen deze richtlijn en tegen de implementatiewet, tenzij die alleen zou gaan over secundaire biobrandstoffen, die niet uit voedsel worden gemaakt maar uit afval worden gewonnen. Maar dat doen de richtlijn en de implementatiewet niet. Ik ben daarom wel benieuwd naar de reactie van de staatssecretaris op het amendement van collega Van Raan, die dit wel wil regelen. Het is een ingrijpend amendement, maar hoogstwaarschijnlijk krijgt het de steun van onze fractie, omdat het natuurlijk een enorme verbetering zou zijn van de wet.

Op dit moment staat er dat alleen het gebruik van palmolie als biobrandstof wordt afgebouwd naar 0%, maar de limiet op alle voedsel- en voedergewassen zou naar 0% moeten. Mijn vraag aan de staatssecretaris is waarom de regering hier niet voor heeft gekozen. Het minste wat wij kunnen doen, is wettelijk verankeren dat in ieder geval het gebruik

van soja hiervoor ook naar 0% gaat. En ik verwacht dat ook het amendement van D66 het met ruime steun zal gaan halen, maar dat zal niet genoeg zijn. Er wordt een baby-stapje in de goede richting gezet, maar er zijn nog zo veel andere problemen.

Het baart ons ook zorgen dat de regering als reactie op de consultaties tegen bedrijven zegt dat de kans dat een biobrandstof in de toekomst nog wordt uitgesloten in lagere wetgeving heel erg klein is. Wij moeten het dus nú regelen, voordat wij ons akkoord geven aan deze wet, als we dat willen. In de toekomst, zo zegt de regering in ieder geval, is de kans heel erg klein dat daar nog iets in wijzigt.

Voorzitter. Het zou al erg genoeg zijn als wij in Nederland de voedselproductie zouden laten verdrijven door biobrandstoffen, maar het is nog erger. In Nederland is er namelijk lang niet genoeg ruimte voor dat soort gewassen. Nu al komt het merendeel uit het buitenland. En als de vraag toeneemt, wordt dus ofwel landbouwgrond verdreven in het buitenland, of zorgt het voor ontbossing. Dan worden er bossen gekapt om gewassen te verbouwen die vervolgens de halve wereld over worden getransporteerd om hier verbrand te worden door onze auto's, schepen en vliegtuigen. Dat is toch niet verstandig, vraag ik aan de regering. Zouden die milieueffecten in hun totaliteit gewogen kunnen worden? Ik heb al meerdere dingen gehoord over de manier van meten en de modellen. Mijn vraag aan de staatssecretaris is: deelt zij de zorgen daarover? Heeft zij vertrouwen in de metingen? Zorgt zij ervoor dat die metingen verbeterd worden? Als in de toekomst blijkt dat gewassen een negatief effect hebben op de opwarming van het klimaat en op het milieu, hoe wordt daar dan mee omgegaan? Als we eerlijk zijn tegen elkaar, dan geldt het voor soja al overduidelijk, maar waarschijnlijk geldt het voor veel meer biobrandstoffen. Rekening houden met de beschikbaarheid lijkt me in ieder geval verstandig. Het lijkt me dus verstandig om in ieder geval het amendement van de heer Bisschop te steunen.

Voorzitter. Meer fundamenteel is mijn bezwaar dat de fossiele industrie met deze richtlijn meer tijd krijgt om af te zien van echte verduurzaming, bijvoorbeeld het overstappen naar groene waterstof. Hoe kijkt de regering naar deze inherente perverse prikkel voor de fossiele industrie? Dit geldt zeker als vervuilende bedrijven ook nog eens zogenaamd verhandelbare broeikasreductie-eenheden krijgen, waarvan de toegevoegde waarde zeer beperkt is, maar de uitvoering zeer complex. Het is een soort derivatenhandel met emissierechten met een groen label erop. Hoe reageert de regering op de forse kritiek van onder andere de Raad van State, het Adviescollege toetsing regeldruk en de Nederlandse Emissieautoriteit op dit complexe vrijhandelsstelsel met die eenheden?

Tot slot, voorzitter. De binnenvaart gaat ook onder deze richtlijn vallen. Ook hier zijn grote zorgen over. Klopt het dat andere lidstaten de binnenvaart hebben uitgezonderd van de verplichting om biobrandstoffen bij te mengen? Welke landen zijn dat dan? Zijn wij echt gekke Henkie in Europa die de binnenvaart er wel binnen laat vallen? Waarom doen wij dat dan? Welke landen doen het wel en welke landen zonderen de binnenvaart uit? Klopt het dat het milieuvoordeel gering of zelfs negatief is in de binnenvaart omdat biodiesel in bepaalde schepen minder zuinig is dan gewone diesel, waardoor sprake is van een toename in brandstofgebruik? Daarnaast zou door het gebruik van

biodiesel de uitstoot van stikstofoxide en fijnstof toenemen. Dat is natuurlijk slecht voor de omgeving. Dat zouden we niet moeten willen. Ook zou het bijmengen van frituurvet en dierlijk vet slecht zijn voor de motoren van bepaalde oudere schepen. In het ergste geval leidt dit dus tot het uitvallen van motoren, midden op het water met lading en al. Dat kan niet alleen financiële schade toebrengen, maar ook gevaar opleveren voor de omgeving. Hoe kijkt de regering hiertegen aan? Kan de regering ingaan op al deze zorgen van schippers in de binnenvaart? Kan de regering toezeggen dat er niet gehandhaafd zal worden in de binnenvaart op deze richtlijn totdat de kwaliteit van biodiesel gegarandeerd is? Dat is het op dit moment namelijk niet. Met kwaliteit bedoel ik dat het veilig, duurzaam en geschikt voor binnenvaartschepen moet zijn. Ik overweeg een motie op dit punt als de regering hier niet serieus op ingaat.

Voorzitter, dank u wel.

De voorzitter:

Men is gewaarschuwd. Er staat al een fractiesecretaris klaar met een bos bloemen, maar eerst is er nog een interruptie van de heer Madlener.

De heer Madlener (PVV):

Dit is een parlement, dus je moet toch kunnen interrumperen, dacht ik.

De voorzitter:

Absoluut, absoluut.

De heer Madlener (PVV):

Dit is een heel belangrijk onderwerp. De gevolgen van het Europees gebruik van biobrandstoffen zijn enorm op de hele wereld. Daar zijn we het gelukkig allemaal wel over eens. De heer Alkaya heeft een kritisch verhaal gehouden, maar ik ben zo benieuwd wat dan het SP-verhaal in het Europees Parlement is. U wijst hier op alle gevaren en bezwaren, maar het is een implementatie van een Europese richtlijn. Daar heeft de SP ook over kunnen stemmen in Brussel. Wat heeft de SP daar dan gedaan?

De heer Alkaya (SP):

Wij zijn sinds kort verlost van de last van het Europees Parlement. Daar zitten wij niet meer in. Maar de fractie waarin wij zaten, GUE/NGL, heeft tegengestemd, heb ik mij laten vertellen. Maar de SP zit dus niet meer in het Europees Parlement. Wij kunnen in het Nederlandse parlement dus volledig vrij stemmen, wat natuurlijk goed is voor de nationale democratie.

De heer Madlener (PVV):

Ja, maar toen deze richtlijn werd aangenomen, zat u er nog wel in. Volgens mij heeft uw afvaardiging daar gewoon mee ingestemd. Maar ik zal het nog een keer nakijken.

De heer Alkaya (SP):

Wij zaten in GUE/NGL, niet bij de sociaaldemocraten.

De heer **Madlener** (PVV):
Inderdaad.

De heer **Alkaya** (SP):
Onder andere met de milieubeweging en dergelijke. Ik heb mij laten vertellen dat men destijds erg kritisch was en dat er tegen is gestemd.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik ga het nog even nakijken.

De heer **Alkaya** (SP):
Daar komen we dan nog op terug.

De **voorzitter**:
Een mooie cliffhanger die we even nodig hebben om de kijkcijfers hoog te houden. Ik dank de heer Alkaya van harte.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**:
Ik ga schorsen tot 13.15 uur. Dan hebben we een korte regeling van werkzaamheden. Daarna gaan we luisteren naar de staatssecretaris. Voor nu schors is voor de felicitaties en de lunch. Ik nodig de drie feestvarkens uit om naar voren te komen en de leiding om ze zo ergens neer te zetten dat het allemaal prachtig gaat verlopen. De staatssecretaris gaat als eerste feliciteren; dat is een grote eer. Bovendien heeft ze het druk met het beantwoorden van alle vragen.

De vergadering wordt van 12.28 uur tot 13.15 uur geschorst.