3
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**:
Aan de orde is de behandeling van het wetsvoorstel 35626, 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.

De beraadslaging wordt geopend.

De **voorzitter**:
Ik geef het woord aan mevrouw Kluit namens de fractie van GroenLinks.

Mevrouw **Kluit** (GroenLinks):
Goedemorgen voorzitter, collega's en staatssecretaris. Welkom. Ik spreek deze woorden ook uit namens de fractie van de PvdA. Wij leveren vandaag twee keer een gezamenlijke inbreng, dus dat bespaart weer tijd.

Vandaag staat de inzet van hernieuwbare brandstoffen in het mobiliteitsdomein centraal. Het betreft de omzetting van een Europese richtlijn, maar het raakt ook de implementatie van het Klimaatakkoord. In het kader van transparantie en integriteit is het allereerst goed om te weten dat ik aan de tafel mobiliteit heb gezeten bij het Klimaatakkoord, maar dat ik niet direct betrokken ben geweest bij de uitwerking van de biobrandstoffenafspraken, al was het maar omdat deze grotendeels daarna tot stand zijn gekomen.

Desondanks weten we wel wat van mobiliteit, verduurzaming en hernieuwbare brandstoffen. Zo ben ik ooit betrokken geweest bij een project dat Heldergroene Biomassa heette en tot doel had hernieuwbare, circulaire en klimaatvriendelijke vormen van biomassa te vinden. Dat bleek niet makkelijk en dat is het eigenlijk nog steeds niet. Het grote dilemma van hernieuwbare brandstoffen is dat naarmate ze op grotere schaal worden toegepast, de impact op de omgeving evenredig toeneemt. Daarnaast gaat het vaak om lange wereldomvattende ketens waarin het toezicht regelmatig gebrekkig geregeld is. Misbruik, uitbuiting en schade aan natuur en milieu blijven dan ook op de loer liggen. Grote terughoudendheid bij de inzet van hernieuwbare brandstoffen lijkt onze fracties dan ook een verstandige route, nu en in de toekomst.

Wij zijn dan ook tevreden dat niet alleen biobrandstoffen, maar ook op elektriciteit gebaseerde brandstoffen deel van deze uitwerking uitmaken. Er is in de behandeling in de Tweede Kamer en in de vragenrondes al veel gepasseerd. Wij hebben nog een aantal vragen aan de staatssecretaris over biobrandstoffen, maar met name over het systeem van verhandelbare certificaten: de HBE's of de BKE's. Op dit moment kan onze Kamer zich geen beeld vormen van de hoeveelheden beschikbare grondstoffen op Europese schaal of op wereldschaal en in welke mate deze regelgeving daar een greep in doet. Kan het kabinet daarom een actueel overzicht geven van de beschikbare grondstoffen voor hernieuwbare brandstoffen, verdeeld over Nederland, de EU en de wereldwijde markt? En kan de staatssecretaris een reflectie geven welk aandeel van de beschikbare grondstoffen zij Nederland vanuit het fairshareprincipe maximaal zou willen toerekenen? Is dat een paar procent of tientallen procenten? We snappen dat dit alleen kan op basis van een globale inschatting, maar wij zijn echt nieuwsgierig hoe het kabinet naar het dilemma van fair share kijkt.

Er zijn verschillende hernieuwbare brandstoffen opgenomen in de RED II. In Nederland werken we in een nog strenger kader, namelijk duurzame biobrandstoffen. Klopt onze vaststelling dat voedingsgewassen helemaal niet ingezet mogen worden? De NEa heeft een hele scherpe lijst van waar geavanceerde biobrandstoffen aan moeten voldoen om voor een HBE en bijmenging inzetbaar te zijn. Bovendien stelt de aanstaande RED II aangescherpte eisen c.q. een steeds hogere drempel om aan die eisen van CO_2-reductie te voldoen. Dus ook hierdoor wordt de inzet van biomassa duurzamer. Kan de staatssecretaris dat nog eens bevestigen? Daarnaast vragen wij of Nederland nog iets gaat doen om artikel 1, onderdeel 28, over het uitsluiten van de inzet van biobrandstoffen uit soja, ook Europees te regelen. Gaat de staatssecretaris daar werk van maken?

Maar ook binnen de verschillende hernieuwbare brandstoffen kan het effect op de leefomgeving verschillen. Een hectare zonnepanelen kan een veelvoud aan autokilometers faciliteren ten opzichte van een hectare waterstof of biobrandstoffen. Dat toonde het gerenommeerde bureau T&E aan. Maar de vraag over de inzet van biobrandstoffen zou men eigenlijk nog breder moeten stellen. Is de inzet van schaarse hernieuwbare brandstoffen in de mobiliteitssector wel de juiste besteding van die schaarse biobrandstoffen? Zouden we die niet eigenlijk aan de chemie of aan de verwarming van woningen moeten besteden? Er is veel ruimte te winnen met de inzet van de juiste brandstof op de juiste plaats. De vraag is dan ook hoe het kabinet gaat zorgen voor het meest efficiënte gebruik van duurzame brandstoffen. Welke instrumenten heeft het daarvoor tot zijn beschikking? Is het kabinet van plan hiervan gebruik te maken, ook wanneer die productie elders gebeurt?

Maar ook in landen met een goed werkende rechtsstaat kan het met biobrandstoffen ernstig misgaan. Wij zijn de afgelopen jaren geconfronteerd met grote fraudegevallen rondom biodiesel en wij zijn dan ook benieuwd naar de controle en handhaving. Wij hebben afgelopen jaren meerdere rapporten gezien en signalen gekregen over problemen in de vergunningverlening, in het toezicht en in de handhaving. Vandaar de volgende vragen. Kan het kabinet aangeven hoe de handhaving is uitgebreid voor dit wetsvoorstel? Hoeveel fte is erbij gekomen? Hoe is het percentage controles opgebouwd? Hoe stijgt dit met de uitbreiding die we zullen zien met deze wet? Welke criteria hanteert de regering voor het opbouwen van een risicoprofiel voor de betreffende bedrijven? Met andere woorden: op basis van welke aspecten wordt er fysiek gecontroleerd

en is de pakkans voldoende groot om fraude te voorkomen? Vanmorgen lazen wij in de krant ook over de mestfraude en daar werden toch wel schrikbarend lage percentages genoemd. Dat willen wij hier graag voorkomen.

Wij willen ook graag weten wat de stand van zaken is rondom de verschillende moties op dit onderwerp. Hoe zit het bijvoorbeeld met de motie op stuk nr. 15 van Bouchallikh over het toepassen van een vermenigvuldigingsfactor voor elektrisch vervoer, en met de motie op stuk nr. 16 van Bouchallikh en De Hoop over het onderzoeken van de negatieve effecten van het bijmengen van restproducten op de productie van palmolie? En hoe zit het met de motie op stuk nr. 17 van Van Raan en Bouchallikh over externe risico's monitoren bij de import en de motie op stuk nr. 30, ter vervanging van nr. 22, van De Hoop en Bouchallikh over een impactassessment naar de toename van de vraag naar biobrandstoffen? Kan de staatssecretaris daarop ingaan?

Dan komen we bij het systeem van de BKE's. Vanuit de NEa en andere uitvoeringsinstanties is stevige kritiek geuit op de controle en handhaving van dit nieuwe instrument. De opzet van het systeem leent zich daarnaast, in de ogen van onze fracties, goed voor een nare desinformatiecampagne over de inzet van hernieuwbare brandstoffen; een beetje vergelijkbaar met de maatschappelijke discussie over de groencertificaten in de energiesector. Die heeft het imago daarvan zeker geen goed gedaan, al is alles op zich in orde. Als wij het goed begrijpen kan een dieselleverancier claimen 14% hernieuwbare brandstoffen te gebruiken door het aantonen van gekochte HBE's, terwijl een inboekend bedrijf dat niet onder de doelstellingen van de richtlijn valt, ook kan claimen een bepaalde CO_2-reductie te behalen door de werkelijke materiële inzet van diezelfde hernieuwbare brandstoffen. Zo kunnen in potentie twee bedrijven een groene claim maken, terwijl er eigenlijk maar één keer sprake is van de inzet van hernieuwbare brandstoffen. Herkent het kabinet zich in dit risico? Hoe wordt in het systeem van BKE's voorkomen dat één fysieke hernieuwbare energiebron door twee bedrijven wordt geclaimd voor hun duurzaamheidsambities? Graag een reactie: hoe gaat het kabinet voorkomen dat ook hier burgers misleid zullen worden?

Daarnaast zijn wij benieuwd naar de noodzaak van het handelssysteem. Waarom is er met dit BKE-systeem gekozen voor een, voor zover wij begrepen, in de EU volstrekt uniek systeem? Waarom was dat in andere landen niet noodzakelijk maar in Nederland wel? Of bestaat zoiets ook in andere landen? Graag een toelichting.

Ook verbaast het onze fracties dat bij de partijen die kunnen inboeken ook partijen staan die verder helemaal geen onderdeel uitmaken van de doelstellingen van deze wet. Een belangrijke vraag is dan ook: waarom is in dit systeem ervoor gekozen om deze partijen als inboeker toe te staan, terwijl ze verder geen belang hebben bij de realisatie van de richtlijn? Wat zijn de criteria geweest om je als inboeker te kunnen registreren? Kan de staatssecretaris daarbij in het bijzonder ingaan op de positie van de luchtvaart en de zeevaart? Waarom hoort de luchtvaart er wel bij en de spoorwegen niet? Zou er niet een markt moeten zijn die voor alle partijen toegankelijk wordt gemaakt die in hernieuwbare brandstoffen handelen of daarmee bezig zijn? Of zou je de toegang moeten beperken tot partijen die belang hebben bij deze wet?

Deze vragen stellen wij niet alleen vanwege juridische haarkloverij. Onze fracties constateren dat partijen die zich als inboeker laten registreren maar geen eigen opgelegde doelen hebben, hierdoor een aanzienlijk financieel rendement kunnen maken op het gebruik van hernieuwbare brandstoffen, een rendement dat partijen die niet als inboeker geregistreerd kunnen staan of die zelf BKE's nodig hebben, niet kunnen maken. Voor de luchtvaartsector en de zeevaart kan het alleen al het financieel voordeel oplopen tot zo'n 300 of 450 miljoen per jaar. Wij zijn dan ook benieuwd of het kabinet kan aangeven welk financieel voordeel een inboeker potentieel kan hebben bij het inboeken van biobrandstoffen en hoe verschillend dit zal uitpakken voor een BKE duurzame energie. Wat is de omvang van de markt die wordt voorzien? Dan doel ik op de prognose, maar ook de omvang op basis van historische data. Welk aandeel krijgt de lucht- en zeevaart daar dan in? En dan de belangrijkste vraag: kan het kabinet aangeven hoe het financiële voordeel dat hiermee aan de lucht- en zeevaart wordt gegeven ten opzichte van bedrijven die in dezelfde internationale transportmarkt zitten, maar wel duurzaam werken of onder de RED II vallen, weer wordt rechtgezet? Hoe wil het kabinet zich gaan verweren tegen in onze optiek terechte verwijten van oneerlijke concurrentie voor de fossiele lucht- en zeevaart?

Dat concurrentievoordeel is groter dan alleen de inkomsten van de HBE's. HBE's worden namelijk deels gekocht door de directe concurrenten van die lucht- en zeevaart, namelijk de bedrijven in de transport en logistiek die wel onder de RED II vallen en die dus in plaats van HBE's verkopen, deze moeten inkopen. Dus ze krijgen geen inkomsten, maar maken kosten. Dan is het verschil twee keer zo groot. Het gaat dus om veel geld, vele honderden miljoenen per jaar. Wellicht zien wij dit verkeerd, maar dan horen wij dat ook graag.

Tot slot de meest wezenlijke juridische vraag ten aanzien van dit onderwerp. De reden waarom lucht- en zeevaart in BKE's mogen handelen heeft, aldus de beantwoording, te maken met de wens om de gebruikte inzet van hernieuwbare brandstoffen in die twee sectoren te laten groeien, vooruitlopend op een internationale verplichte bijmenging. Gezien de groeiambities in deze sectoren lijkt het ons zeer onwenselijk om verduurzaming daar vooral via dat hernieuwbare brandstoffenspoor te laten plaatsvinden, omdat de schaal waarop er gevlogen en gevaren wordt zo groot is dat biobrandstoffen vanwege de schaal alleen al vrijwel onmogelijk duurzaam zullen zijn.

Echter, wanneer we meegaan in de wenselijkheid van deze ontwikkeling is het de vraag of het kabinet de kosten daarvan kan laten financieren door mensen en partijen die verder helemaal geen relatie hebben met de zeevaart of de luchtvaart. Wanneer de inzet van hernieuwbare brandstoffen in het lucht- en zeevaartdomein commercieel niet kan en we het als samenleving wenselijk vinden om dat toch te doen, moet het Rijk deze ontwikkeling gewoon via de algemene middelen mogelijk maken. Wanneer het kabinet dat niet via subsidies maar via marktontwikkeling wil doen, zijn daar andere geëigende instrumenten voor, zoals via normeringen en positieve prijsprikkels binnen de betrokken sectoren.

Nu wordt de inzet van hernieuwbare brandstoffen in de lucht- en zeevaart gefinancierd door een selecte groep eindgebruikers uit andere sectoren: de automobilisten en

de transportsector, die deels ook nog eens direct concurreren met de lucht- en zeevaart. Het zal de staatssecretaris wellicht verbazen, maar ons ontgaat enigszins de redenatie waarom fietsers niet zouden hoeven meebetalen aan de verduurzaming van de luchtvaart en de automobilist wel. Waarom heeft de staatssecretaris niet gekozen voor een generiek instrumentarium? Graag een reactie op deze visie. Ik hoor graag waarom ze dit toch een te bewandelen route vindt.

Voor de fracties van GroenLinks en de PvdA is — dat moge duidelijk zijn — die inboekmogelijkheid voor de lucht- en zeevaart een onwenselijke ontwikkeling die zo snel mogelijk beëindigd moet worden, zodat het level playing field gelijk blijft. Wat is de uiterste einddatum voor deze toegang? We begrijpen dat de staatssecretaris per 1 januari 2024 via het Besluit energie vervoer een einde wil maken aan die ongeclausuleerde toegang van de lucht- en zeevaart in het inboekingssysteem. Kan de staatssecretaris toezeggen dat de luchtvaartsector en de zeevaartsector na deze datum alleen nog toegang krijgen tot het inboeken waarvoor zij zelf ook een verplichting hebben om bij te mengen, zodat het oneigenlijke financiële voordeel al op korte termijn kan vervallen? Kan de staatssecretaris tevens aangeven hoe zij in de tussentijd dat oneerlijke concurrentievoordeel dat zij aan die lucht- en zeevaart schenkt voor andere sectoren wil rechtzetten? Ik benadruk dat we dat belangrijke punten vinden en dat deze ook bepalend zijn voor het eindoordeel van onze fracties. We wachten de reactie van de staatssecretaris met belangstelling af.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank u wel, mevrouw Kluit. Dan geef ik nu graag het woord aan de heer Raven namens de fractie van de OSF.

□

De heer **Raven** (OSF):
Dank u wel, voorzitter. Alles wordt netjes gepoetst. Alleen het mondkapje hoeven we niet meer op. Daar ben ik wel blij mee, ook met de stappen die de afgelopen drie weken gezet zijn. Sinds het debat over COVID-19 waarin ik een pleidooi heb gehouden om de mondkapjes zo snel mogelijk af te schaffen, heeft de regering gelukkig besloten om dat onderdeel in te trekken op basis van de positieve cijfers. Daar zijn we allemaal blij mee.

Welkom aan de staatssecretaris. Dank voor de beantwoording van de vragen die wij gesteld hebben. In de loop van mijn pleidooi kom ik nog met een enkele vraag terug.

Voorzitter. Het wetsvoorstel dat vandaag wordt behandeld lijkt een technische aanpassing van de Wet milieubeheer. In die zin zou het debat zich vandaag kunnen beperken tot een aantal detaildiscussies. Mijn fractie ziet echter redenen tot een meer fundamentele benadering, namelijk: hoe kunnen we de kansen voor hernieuwbare energie vergroten en de taakstelling van het beoogde aandeel hernieuwbare energie in 2030 in de vervoerssector versneld realiseren zonder daarmee onnodige zware barrières op te werpen voor de producenten?

Eerst een paar actuele cijfers over de stand van zaken. Als we praten over de hernieuwbare energie in de vervoerssector, zijn er slechts een beperkt aantal middelen beschikbaar. In hoofdlijnen gaat het om twee richtingen: het vervoer elektrificeren via het gebruik van batterijen of elektrolyse, bijvoorbeeld via waterstof, of de fossiele brandstof vervangen door biobrandstoffen, gemaakt uit afvalstoffen maar ook door biogas via voedsel en voedergewassen of frituurvet. De eerste richting, het elektrificeren van het wagenpark, lijkt meer en meer een voedingsbodem te krijgen. Er wordt veel over gesproken, maar het aandeel van elektrische auto's in Nederland is nog steeds belabberd laag: in 2018 ongeveer 1,5%, eind 2020 volgens cijfers van de Rabobank geschat op 200.000 auto's van de in totaal 8 miljoen auto's die in Nederland rondrijden, oftewel slechts 2,5%. Dat is ver verwijderd van de taakstelling om eind 2020 6% vermindering te realiseren ten opzichte van 2010 voor uitstoot.

Volgens informatie van de NEa, de Nederlandse Emissieautoriteit, heeft Nederland de Europese taakstelling hernieuwbare energie ten opzichte van 2010 krap aan gehaald:11%, ten opzichte van de taakstelling van 10%. Nou, we zijn geslaagd, maar net over de sloot. Dat moet in de toekomst naar 2030 beter en sneller.

De Onafhankelijke Senaatsfractie, OSF, ziet hiertoe mogelijkheden door het toepassen van een systeem van meervoudig grondgebruik versneld in te zetten bij de productie van biobrandstoffen. Tegen productie van kansrijke biobrandstoffen is inmiddels behoorlijk wat verzet, aangezien hiervoor nogal wat landbouwgronden noodzakelijk zijn. Hoewel dit verzet begrijpelijk is, dreigen we de kansen die deze energiebronnen bieden door een té stoïcijnse houding om zeep te helpen en op dit punt wellicht ook het kind met het badwater weg te gooien. Daardoor stokt de omschakeling naar duurzame brandstoffen voor de vervoerssector.

De OSF is van mening dat het systeem van meervoudig grondgebruik hierbij een gigantische meerwaarde kan hebben, bijvoorbeeld door voor alle gronden die toekomstig gebruikt gaan worden voor het aanleggen van zonneparken de verplichting op te leggen tot meervoudig grondgebruik, waarbij de ondergrond van de zonneparken gebruikt gaat worden voor het produceren van biobrandstoffen. Dit is mogelijk indien de zonnepanelen voor die parken op enkele meters hoger geplaatst worden. Op die manier ontstaat ruimte om onder die zonnepanelen gewassen te planten ten behoeve van de productie van biobrandstoffen, waardoor de opbrengst van duurzame energie van die gronden zeer substantieel wordt vergroot, niet alleen via de zonnepanelen maar dus ook via brandstoffen.

Een globale doorrekening op basis van het bestaande arsenaal aan zonneparken levert het volgende cijfermatige beeld op indien op deze ondergronden, zeg maar de niet gebruikte ondergronden van de huidige zonneparken, bijvoorbeeld biodiesel zou worden geproduceerd, nadat we dat in het verleden al hadden geregeld. Het huidige arsenaal van zonneparken in Nederland met een ondergrond is 2.200 hectare. De opbrengst van de zonnestroom van de huidige zonneparken is 2.082 megawatt. De extra jaarlijkse opbrengst voor bijvoorbeeld biodiesel per jaar op 1 hectare is 1.500 liter. Daarmee kun je ongeveer 5.000 kilometer met één vrachtwagen rijden. In totaal, als je voor die 2.200 hectare in het verleden had besloten om daar meervoudig grondgebruik toe te passen, kom je nu al op 3,3 miljoen liters per jaar, oftewel 11 miljoen kilometer per jaar. Als je dat omslaat naar het streefpercentage van 14% als bijmengsel, kom je op 80 miljoen kilometers extra per jaar, wat we

nu al zouden kunnen realiseren door de ondergrond van de zonneparken te gebruiken voor biobrandstoffen.

Voorzitter. Het ontbreken van bloemetjes leidt er inmiddels toe dat insecten over de hele wereld steeds meer bedreigd worden. Het dubbel gebruik van nutteloze ondergrond van zonneparken zou ook zeer positief kunnen bijdragen aan de versterking van de biodiversiteit indien op deze gronden biodiverse beplanting zou worden toegepast, zoals bijvoorbeeld koolzaad. Zo snijdt het mes aan meerdere kanten: de bijen worden er beter van, het milieu wordt minder belast door CO_2-neutrale biobrandstoffen, de gronden worden efficiënter gebruikt, biobrandstoffen zijn een effectieve manier van energieopslag, en er is geen concurrentie voor de voedselsector, want er is sprake van dubbel grondgebruik. Deze genoemde positieve indicatieve cijfers voor dubbel gebruik van nutteloze grond geven ons aanleiding om het systeem van meervoudig grondgebruik tot versnelling van de transitie naar duurzame-energiebronnen voor de vervoerssector onder de aandacht te brengen van de staatssecretaris.

We realiseren ons dat dit wellicht iets buiten het beleidsterrein van de staatssecretaris ligt of zelfs op meerdere terreinen van collega-bewindslieden zit, maar in het kader van de ontschotting van beleid zou ik de staatssecretaris toch willen vragen om een integrale reactie van de regering. Daarom heb ik mijn bijdrage gisteren al gedeeld met uw assistent. Misschien kunt u in uw beantwoording ook betrekken wat het zou betekenen als we deze vorm van meervoudig grondgebruik zouden toepassen in de hele wereld. Dat zou een enorme potentiële capaciteit voor vergroting van de productie van biobrandstoffen zijn. Als we beginnen in Europa, of eventueel beginnen in Nederland en Europa zo gek krijgen om mee te doen, zou dat een forse stap voorwaarts zijn. Afhankelijk van uw antwoord overweeg ik om hierover in tweede termijn een motie in te dienen.

Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Raven. Dan geef ik nu graag het woord aan mevrouw Bezaan namens de fractie van de PVV.

Mevrouw **Bezaan** (PVV):
Voorzitter, goedemorgen. Goedemorgen ook aan u, staatssecretaris. Dank voor de beantwoording van onze schriftelijke vragen. De aan ons voorgelegde richtlijn ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen, de RED II, de Renewable Energy Directive, is helaas het logische vervolg op de RED I. Het is bekend dat de Europese Commissie de energiesector verantwoordelijk houdt voor meer dan 75% van de uitstoot van broeikasgassen in de EU. Het vergroten van de uitstoot van hernieuwbare energie in de verschillende sectoren van de economie is daarom volgens de Europese Commissie een belangrijke bouwsteen voor het bereiken van een geïntegreerd energiesysteem dat de Europese ambitie van klimaatneutraliteit waarmaakt. Een mooie volzin met een hoop onzin. Klimaatneutraliteit? Het klimaat laat zich niet de wet voorschrijven. Het heeft de afgelopen miljoenen jaren laten zien zijn eigen weg te gaan, met of zonder de mens.

Maar dat is nog niet alles, want volgens Europa is het doel dat de RED II ervoor gaat zorgen dat hernieuwbare energie voor gebruik ten behoeve van bijvoorbeeld de bouw en het vervoer volledig bijdraagt aan de verwezenlijking van de hogere Europese klimaatambitie voor 2030. De doelstellingen en maatregelen die in de richtlijn zijn vastgelegd, moeten ervoor zorgen dat de uitstoot van broeikasgassen in 2030 met minstens 55% is verminderd. Tot overmaat van ramp juicht de Nederlandse regering dit toe. Zo wordt met het grootste gemak de broeikasgasreductiedoelstelling van 40% voor 2030 opgeschroefd naar ten minste 55% in vergelijking met het niveau van 1990.

Voorzitter. Het moge duidelijk zijn dat de PVV-fractie grote moeite heeft met de dwangmatigheid van de RED met bijbehorende doelstellingen. Nederland wil weer het braafste jongetje van de klas zijn, maar of het daarmee ook het beste jongetje van de klas is, valt nog te bezien. Bedrijven worden met al die Europese ambities op hoge kosten gejaagd en de rekening daarvan zal uiteindelijk bij de burger terechtkomen omdat de kosten worden doorberekend in de verkoopprijs van de eindproducten. En wat gebeurt er als de doelstellingen c.q. ambities niet worden gehaald? Is het in dat geval mogelijk dat milieuactivisten weer naar de rechter gaan om een en ander af te dwingen, zoals wij dat ook hebben gezien in het stikstofdossier? Met andere woorden, zijn wij vandaag bezig om een volgende claim van organisaties als Urgenda voor te bereiden? Graag een reactie van de staatssecretaris.

Voorzitter. De RED II maakt onmiskenbaar onderdeel uit van de Green Deal, het paradepaardje van onze eigen Nederlandse klimaatpaus te Brussel. Voordat we het weten, hangen wij ons weer op aan afspraken die in EU-verband op dit punt worden gemaakt. Ik heb het al eerder aangehaald: het is niet ondenkbaar dat de rechter ingeschakeld wordt als bepaalde ambities niet gehaald worden. Ik zou dan ook graag willen afsluiten met een kort maar krachtig oud Nederlands spreekwoord: bezint eer ge begint, en wordt vooral weer nuchter.

Tot zover, voorzitter. Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel, mevrouw Bezaan. Dan geef ik het woord aan de heer Dessing namens de fractie van Forum voor Democratie.

De heer **Dessing** (FVD):
Dank u wel, voorzitter en staatssecretaris.

Vandaag behandelen wij spoedwet 35626, Wijziging van de Wet milieubeheer vanwege de Europese richtlijn ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen. Wat betreft de afhandeling van deze wet moet mij eerst iets van het hart. Onze fractie voelde zich met de rug tegen de muur gezet, omdat deze wet slechts drie weken geleden aan deze Kamer is aangeboden en omdat deze technisch zeer complexe materie omvat, waarvan het doorgronden behoorlijk wat tijd heeft gevergd. Via een versnelde procedure konden er technische vragen worden ingediend. Die hebben geleid tot een verslag in plaats van tot de gebruikelijke procedure van een voorlopig verslag, waarna in een tweede ronde verdiepende vragen hadden

kunnen worden gesteld. Ondanks de uitgebreide beantwoording door de staatssecretaris van de vragen van onze fractie — waarvoor onze dank — blijven er nog een aantal, soms ook technische, vragen over, die ik in deze bijdrage zal stellen.

Voorzitter. Vanwege de zojuist genoemde ontstane tijdsdruk bij de behandeling van deze wet zou ik namens mijn fractie graag het dringende verzoek aan deze staatssecretaris en aan de diverse ministeries willen doen om te streven naar een tijdige indiening van wetsvoorstellen die allang in het traject zitten. Het mag niet zo zijn dat deze Kamer aan het eind van een langdurig wetgevingstraject op zeer korte termijn wordt gevraagd om vanwege spoedeisende redenen, die al veel eerder voorzien konden worden, als laatste in de rij de wetgeving in recordtijd af te handelen, waardoor een zorgvuldige behandeling mogelijk in het gedrang zou kunnen komen. Graag zou ik hierover een toezegging willen krijgen van de staatssecretaris, en het liefst namens het gehele kabinet.

Voorzitter. Wat zou er nu helemaal misgaan als we deze wet niet vandaag afhandelen? Zelfs de stemming over de wet en de eventuele moties moet vandaag plaatsvinden. Wat zou er mis zijn gegaan als we de behandeling met een paar weken hadden uitgesteld? Is het alleen de dwang vanuit de EU om deze wet voor 1 juli te implementeren, omdat het klimaat anders na 1 juli onherstelbare schade oploopt? Graag een reactie van de staatssecretaris op dit punt.

Voorzitter. Dan de inhoudelijke behandeling van dit wetsvoorstel. Volgens het kabinet moet het produceren van biobrandstoffen uit afvalstoffen en residuen worden gestimuleerd en dragen hernieuwbare brandstoffen bij aan de overgangsperiode van het huidige bestaande wagenpark tot volledig emissieloos personenvervoer. Met deze wet worden tevens kaders gesteld voor hernieuwbare brandstof, ook als synthetische brandstof. Na doorgronding van het beoogde doel van deze wet en de daaraan gekoppelde maatregelen bekroop ons het gevoel dat er een enorm complexe systematiek is opgetuigd om door middel van administratieve trucs te voldoen aan tussendoelen op weg naar een emissievrije transportsector.

Zoals zo vaak bij CO_2-maatregelen geldt ook hier weer dat het doel de middelen lijkt te heiligen. Alle transportsectoren moeten namelijk voldoen aan een 14%-norm voor het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen, terwijl deze norm volgens de beantwoording van onze technische vragen in Nederland overal is bereikt, ter waarde van 36 petajoule. Sommige sectoren, zoals de luchtvaart en de zeevaart, zijn technisch gezien niet in staat om gebruik te maken van hernieuwbare energie, maar moeten hier volgens de EU wel aan voldoen. Er worden wel proeven gedaan op kleine schaal, zoals de bekende KLM-vlucht naar Parijs, die op de verkeerstoren van Schiphol ook wel liefkozend "KLM-patatje" wordt genoemd. Maar hoge kosten, ontoereikende hoeveelheden frituurvet en ontmoediging van het gebruik van deze grondstof verhinderen grootschalig gebruik hiervan.

Voorzitter. Om voor de luchtvaart en de zeevaart aan de 14%-norm te kunnen voldoen, is een administratief handelssysteem opgetuigd waardoor zogenaamde hernieuwbare brandstofeenheden kunnen worden gecreëerd door producenten van hernieuwbare energie. 1 HBE staat voor 1 gigajoule, die weer staat voor 30 liter biobrandstof. Deze HBE's worden vervolgens verhandeld aan sectoren die niet van deze vorm van energie gebruik kunnen maken. Deze HBE-systematiek kent zelfs administratieve vermenigvuldigingsfactoren waardoor biodiesel en de zo gewenste hernieuwbare energie een bonus krijgen om zo op papier sneller te kunnen voldoen aan de 14%-norm.

Voorzitter. Over deze zogenaamde HBE's heb ik de volgende vragen aan de staatssecretaris. Wat zijn de financiële gevolgen voor de luchtvaart- en zeevaartsector van het verplicht moeten inkopen van HBE-handelseenheden op papier? Wat is het effect hiervan voor de consument? Wordt deze brandstof duurder en, zo ja, met welk bedrag? Wordt deze prijsverhoging ook doorberekend aan de consument en, zo ja, hoeveel duurder wordt een vliegticket hier dan bijvoorbeeld door?

Voorzitter. Dan over de beschikbaarheid van grondstoffen. Volgens de antwoorden van de staatssecretaris bestaat 80% van de grondstoffen voor hernieuwbare energie uit afvalstoffen en residuen en 20% uit voedergewassen. Er is ook een groeiend aandeel aan hernieuwbare elektriciteit. Ook synthetische brandstoffen kunnen met dit wetsvoorstel een aanvulling zijn op het aandeel hernieuwbare energie. Synthetische brandstoffen zijn echter duur en afhankelijk van additionele hernieuwbare elektriciteit. Het probleem is echter dat de grondstoffen van afval en residuen schaars zijn en worden geïmporteerd uit de EU, Amerika en China. Het gaat hierbij om notendoppen, zuiveringsslib en algen, waarbij weer extra wordt gestimuleerd om ze om te vormen tot biobrandstoffen via SDE+-subsidie. Ook frituurvet is geschikt als biobrandstof, maar heeft een gelimiteerde inzet, zoals ik al eerder zei. Voedsel en voedergewassen, zoals tarwe, mais en raapzaad, vallen ook onder de toegestane grondstoffen, naast de zogenaamde tussengewassen.

Grondstoffen zijn in de keten hernieuwbaar als er sprake is van 80% of meer CO_2-reductie, maar de redenering hierbij is gelijk aan de redenering bij zogenaamde CO_2-neutrale biomassa. Bij de verbranding van deze grondstoffen en residuen komt wel degelijk CO_2 vrij. Bovendien zorgt import van deze grondstoffen uit de genoemde landen ook voor extra CO_2 vanwege het transport hiervan. Op deze wijze is er per saldo toch geen sprake van CO_2-reductie? En is het niet onwenselijk om voor de import van grondstoffen afhankelijk te moeten zijn van China? Graag een reactie van de staatssecretaris.

De handel en productie van biobrandstoffen vergt tevens een toezichts- en certificeringssysteem van de EU. Er is toezicht met deze wet op alle schakels in de productieketen binnen Nederland, maar klopt het dat er buiten Nederland geen toezicht is, anders dan het moeten vertrouwen op internationale toezichthouders? Is dit niet onwenselijk, zo vraag ik de staatssecretaris.

Voorzitter. Zero emissie voor alle vervoerssectoren als einddoel zorgt voor een enorme uitdaging voor de sector. Het volledig elektrificeren of rijden op waterstof van het wegvervoer vergt al een enorme inspanning als we kijken naar de enorme toename van de benodigde elektriciteit, die bovendien ook nog eens duurzaam moet zijn. Ook de op dit moment ontoereikende infrastructuur van het netwerk en de laadinfrastructuur zullen enorme kosten met zich meebrengen. Bovendien is het emissieloos maken van de

luchtvaartsector schier onmogelijk. Het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium heeft namelijk onderzocht dat het elektrisch maken van commerciële vliegtuigen vanwege de enorme benodigde batterijopslag een utopie is. Daarnaast is de ontwikkeling van synthetische kerosine complex en erg duur. De benodigde waterstof hiervoor zal met hernieuwbare energie moeten worden opgewekt, waardoor onze Noordzee nog verder volgezet zou moeten worden met windturbines. Dit zouden we absoluut niet moeten willen.

Voorzitter. Tot slot vraag ik de staatssecretaris daarom het volgende. Wat zijn, alles overziende, de totale kosten van het implementeren van deze wet voor de burger en voor de industrie? Is het uiteindelijke einddoel van zero emissie voor de vervoerssector wel een realistisch doel?

Voorzitter. Alles overziende is deze wet onnodig complex en is deze het gevolg van het steeds verder zwemmen in de CO_2-fuik, waarmee we onszelf, de consument en de industrie in grote problemen brengen. Wat onze fractie betreft is dit een doodlopende weg. Wij zullen deze wet dan ook niet steunen.

Ik dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Dessing. Dan geef ik het woord aan de heer Pijlman namens de fractie van D66.

Voor de goede orde vermeld ik nog dat er vandaag wel over het wetsvoorstel wordt gestemd, maar niet over eventueel in te dienen moties. Over die moties wordt volgende week gestemd, mochten er moties worden ingediend. De heer Pijlman.

□

De heer **Pijlman** (D66):
Dank u wel, voorzitter. De voorgestelde wetswijziging implementeert een Europese richtlijn waar het Europees Parlement en de Raad mee akkoord gingen. Ze geeft voor een deel ook uitvoering aan ons Klimaatakkoord. Het vervoer wordt er een stapje groener van. 14% van de energie moet uit vernieuwbare bron komen, waarbij er overigens geen verplichting tot bijmenging is.

Voorzitter. Wij steunen het voorstel, maar zien het ook als transitievoorstel. Wij menen dat betrokken sectoren uiteindelijk niet door het gebruik van biobrandstoffen — al gaat het daar in dit voorstel niet alleen over — de doelstellingen kunnen halen, maar dat bijvoorbeeld groene waterstof voor hen de oplossing is. Biobrandstoffen zijn theoretisch gezien een goede oplossing voor vergroening van vervoer, maar hebben praktisch ook grote nadelen. De biobrandstoffen worden veelal geïmporteerd: uit Europa, maar ook uit de VS en China. Bulkvervoer uit die werelddelen op schepen die fossiel worden aangedreven en waarvan de vergroening nog in de kinderschoenen staat, maakt een groot deel van de milieuwinst weer ongedaan.

Ik zei het vorige week, ik zeg het nu en ik zeg het vanmiddag in het debat over het verminderen van het gebruik van kolen in de elektriciteitsopwekking weer: kabinet, maak werk van de waterstofagenda. Waterstof kan de vergroening van bijvoorbeeld de chemie betekenen, waterstof kan de vergroening van zwaar vervoer over land betekenen en waterstof kan de vergroening van de scheepvaart betekenen. Nederland moet veel meer haast maken met de waterstofagenda, vindt D66. Als we ons land vergelijken met bijvoorbeeld Frankrijk of Duitsland, dan moeten we erg ons best doen om de slag niet te verliezen, en dat terwijl wij door het uitgebreide internationale gasnetwerk grote mogelijkheden hebben om waterstofgas te vervoeren en er in Europa een centrale rol mee te gaan vervullen, hetgeen voor behoud van werkgelegenheid en voor internationale handel veel kan betekenen. Ook daarom is het overigens van belang dat partijen elkaar niet uitsluiten in deze formatie, maar snel tot een nieuwe regering komen. Graag een reactie van de staatssecretaris, niet zozeer over de formatie — dat mag ook — maar wel over de waterstofagenda.

Voorzitter. Wij hebben grote waardering voor hoe de staatssecretaris zich ook in Europa ervoor inzet om te voorkomen dat biobrandstof uit soja en palmolie wordt gewonnen. In Nederland gebeurt dat niet meer, maar internationaal is het nog niet zover. Waardering is er van onze kant ook voor hoe de staatssecretaris zich ervoor inzet om uitvoering te geven aan de motie-Schonis om te voorkomen dat er indirect landgebruik plaatsvindt bij de productie van biobrandstof en om soja en palmolie aan te merken als hoog ILUC-risico.

Dat brengt mij op de handhaving en de uitvoering van dit voorstel. Uitvoering van dit voorstel is bureaucratisch en handhaving problematisch, omdat je internationaal gezien moeilijk de hele keten kunt overzien. Om het goed te doen is er feitelijk een nieuw instrument nodig, de BKE, dat de uitstoot van broeikasgassen meet. Maar de NEa is er erg kritisch over en heeft grote twijfels over de handhaving. Daarom is bepaald dat de BKE voorlopig niet van start gaat. Maar dat roept dan wel de vraag op hoe de handhaving eruit gaat zien. Graag een reactie.

Voorzitter. Ook daarom moeten we naar een duurzamer systeem — dat geldt zeker voor de luchtvaart en de scheepvaart — dat niet zonder waterstof kan. Wij zien dit voorstel dan ook als het best haalbare, maar zeker niet als het ideale middel om het vervoer te vergroenen. Bovendien zullen we in het voorstel tot invulling van het Besluit energie vervoer ook nog heel veel vragen moeten beantwoorden, maar dan is dit kader uiteraard heel behulpzaam.

Voorzitter. Onze fractie kijkt uit naar de beantwoording van de staatssecretaris. Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Pijlman. Wenst een van de leden in de eerste termijn nog het woord? Dat is niet het geval. Dan schors ik de vergadering tot 10.05 uur.

De vergadering wordt van 09.43 uur tot 10.05 uur geschorst.

De **voorzitter**:
Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van het wetsvoorstel: 35626 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 Klimaatak-

koord. We zijn nu toe aan het antwoord van de regering in de eerste termijn.

Ik geef het woord aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
Dank u wel, voorzitter. Het is een beetje zoeken waar ik hier de mapjes kwijt kan, maar misschien gaat het zo net lukken.

Dank aan de leden voor hun inbreng. De inzet van hernieuwbare energie is cruciaal voor het verduurzamen van het vervoer en het bereiken van de nationale CO_2-reductie van vervoer. De RED II is eigenlijk ons raamwerk om dit te realiseren. Dat doen we onder andere via duurzaamheidscriteria en reductiecriteria.

Dit wetsvoorstel voorziet in de omzetting van de herziene richtlijn en zet het Nederlandse beleid van de jaarverplichting en de reductieverplichting dan ook voort. Met deze nationale systematiek is in 2020 ook de verplichting uit de RED I gehaald en de systematiek wordt als goed werkbaar gezien door de markt en de uitvoering. In het voorliggende wetsvoorstel worden wel verbeteringen aangebracht om ook de uitdagingen van de toekomst goed te borgen. Specifiek regelt het wetsvoorstel dat alleen niet-hoog-ILUC-gewassen zoals mais ingezet kunnen worden, dat er een limiet op de inzet van gebruikt frituurvet komt en dat de inzet in de zeevaart verdergaand beheersbaar wordt. En, heel belangrijk, het toezicht op de gebruikte systematiek wordt robuuster gemaakt met deze wet. Wij zijn als Nederland ambitieus, ook als je dat vergelijkt in internationaal verband, en we scherpen met dit wetsvoorstel de randvoorwaarden verder aan. Duurzaam, gecertificeerd, zo veel mogelijk uit reststromen en zo min mogelijk uit voedsel en voedergewassen.

Daarmee beantwoord ik meteen een deel van de zorgen en de vragen die de leden hadden over het gebruik van biomassa in zijn algemeenheid. Het kabinet is van mening dat biomassa een onderdeel vormt van wat wij nodig hebben om onze klimaatdoelstellingen te behalen, maar ook dat we daar op een hele zorgvuldige manier mee om moeten gaan. In de loop van de beantwoording zal ik op een aantal punten aangeven hoe we die afweging hebben gemaakt, maar ik vind het belangrijk om dit op voorhand te benadrukken. Het is een instrument dat we hebben, maar dat we zorgvuldig en voorzichtig in moeten zetten. We moeten ook inderdaad niet de indruk hebben dat het ongelimiteerd voor alle sectoren en altijd beschikbaar zal zijn voor Nederland alleen, want in de hele wereld is er een vraag naar biomassa en we moeten goed zorgen dat datgene wat we doen onder de streep iets oplevert voor het klimaat. Daarom doen we dit immers allemaal.

Daarom trekken we onder andere, als onderdeel van de ambities van het Klimaatakkoord, 200 miljoen uit om de ontwikkeling van hoogwaardige biobrandstoffen te stimuleren. Waarom is de ontwikkeling van die hoogwaardige biobrandstoffen nou zo belangrijk? Dat heeft ook te maken met het feit — ik geloof dat de heer Pijlman dat zei — dat die inzet van biobrandstoffen in het transport echt een transitiefase is. Je wilt dat de sectoren die weer onafhankelijk kunnen worden van de inzet van biobrandstoffen dat zo snel mogelijk worden. En je wilt dat zo snel mogelijk alleen maar reststromen gebruikt worden die niet op een andere manier hoogwaardig zijn toe te passen. Dus om die ontwikkeling kracht bij te zetten, hebben we in het Klimaatakkoord afgesproken dat de groei die we in het Klimaatakkoord voorzien ook alleen uit geavanceerde biobrandstoffen gaat komen en bovendien dat we geld uittrekken voor de ontwikkeling van die hoogwaardige biobrandstoffen. Dit alles om ervoor te zorgen dat we op een verstandige manier omgaan met die biobrandstoffen.

Want zoals de SER ook zegt, moeten we het niet hebben over biobrandstoffen maar over biogrondstoffen. De biogrondstoffen vinden op dit moment nog hun weg naar biobrandstoffen voor auto's, maar die gaan in belangrijke mate elektrificeren, terwijl je in andere sectoren ziet dat die alternatieven nog verder weg zijn. Dan is het belangrijk dat de beperkte hoeveelheid biogrondstoffen die wij hebben dus steeds naar die sectoren kan waar die zo hoogwaardig mogelijk kan worden ingezet. Dat was ook een van de vragen van mevrouw Kluit.

Dit is natuurlijk echt een langetermijntraject. Maar daarom is het SER-advies over de biogrondstoffen zo belangrijk, omdat álle partijen daarin met elkaar die strategie hebben onderschreven: de overgang van eenvoudig, licht transport richting zwaar transport en de chemie, naast de steeds verdere inzet op afvalstromen om die alsnog hoogwaardig te kunnen benutten. Dat als algemeen kader voor de manier waarop het kabinet aankijkt tegen het gebruik van biomassa, biogrondstoffen en biobrandstoffen.

Voorzitter. Een van de vragen van mevrouw Kluit ging over fair share. Dat is ook een vraag die we bij het onderhandelen over het Klimaatakkoord nadrukkelijk op tafel hebben gehad. Het bleek toen voor de partijen die aan tafel zaten niet eenvoudig om te duiden hoe je die fair share dan bepaalt, want Nederland exporteert bijvoorbeeld ook heel veel. Hoe neem je dat daar dan in mee?

Uiteindelijk hebben we dus die vraag neergelegd bij het PBL en bij de SER om daarover een advies te geven. Zij hebben daar uitgebreid onderzoek naar gedaan en zijn eigenlijk tot de conclusie gekomen — het staat letterlijk in het SER-advies — dat het bepalen van een fair share eigenlijk niet lukt. Zij bevelen daarom aan om te werken met fair trade, naast de duurzaamheidscriteria ook sociaaleconomische criteria op te nemen en dus het fairtradeprincipe te hanteren in plaats van het fairshareprincipe. Daarnaast geven ze naar mijn indruk eigenlijk wel in de breedte invulling in het SER-advies aan dat fairsharebeginsel door de ontwikkeling van afbouwpaden in bepaalde sectoren, de omschakeling/ombouw in andere sectoren en doorgroei in weer andere sectoren aan te bevelen, en daarbij de inzet op steeds hoogwaardiger gebruik van biogrondstoffen handen en voeten te geven. Dat is eigenlijk de manier waarop de SER ons aanbeveelt om met dat vraagstuk van fair share om te gaan.

Voorzitter. Voor biobrandstof voor hernieuwbare energie geldt natuurlijk — dat vinden we allemaal, of we nou warm of minder warm voorstander zijn van de ontwikkeling in deze richting — dat wat we doen goed moet zijn en dat fraude geen kans moet krijgen. Je ziet in een hele grote beweging waarin we met een transitie te maken hebben dat we er ook voor een deel achter komen waar de mazen in de wet zitten. Als je daarachter komt, moet je ook zorgen

dat je die zo snel mogelijk dicht. Bij biodiesel hebben we fraudezaken gezien. Met deze wet versterken we dus het toezicht en de controle, niet alleen private controle maar ook publieke controle. Al die verbeteringen zijn ook in heel nauw contact met de Nederlandse Emissieautoriteit tot stand gekomen. Die heeft ons gewezen op de mazen in de wet waarvan zij denkt hier iets mee te kunnen en hier het toezicht te kunnen versterken. Dus we versterken met dit wetsvoorstel in Nederland juist de robuustheid van het systeem.

Dit is natuurlijk een internationale markt, dus je wilt niet alleen in Nederland die robuustheid versterken waarbij het dan makkelijk over de grens gaat. Andere landen kunnen met dezelfde soorten van problematiek te maken krijgen. Dus heb ik me ook weer een keer actief ingespannen in de afgelopen Milieuraad om dit ook bij mijn collega's helder op het netvlies te krijgen. Er komt ook een Europees registratiesysteem en de landen met de grote biobrandstoffenproducenten gaan ook samenwerken om met elkaar ervaringen uit te wisselen en om met elkaar die mogelijkheden tot fraude zo veel mogelijk nader te beperken. Dus ook in dat opzicht zetten we ons als Nederland heel erg hard in.

Voorzitter. Dan was er een vraag van de heer Dessing, die hij vast ook heeft gesteld namens u allemaal: het verzoek om wetsvoorstellen zo tijdig mogelijk in te richten. Ik snap dat helemaal, want we hebben allemaal te maken met een zomerspurt. Als er dan nog weer spoed komt, is dat altijd vervelend. Dit dossier heeft helaas enkele tussenstappen gehad en heeft ook enige tijd bij de Tweede Kamer gelegen voordat het daar behandeld kon worden. Alles bij elkaar maakt dat het op deze wijze bij uw Kamer is ingediend. Ik kan me ook voorstellen dat u liever die zomerspurt hiermee had ontlast, maar toch ben ik heel blij dat we dit nu met elkaar kunnen behandelen zodat we binnen de implementatietermijn van de wet kunnen blijven.

Wat zou er misgaan als we de wet niet behandelen? Ik kan een heel aantal punten noemen. We zijn dan een onbetrouwbare overheid, we hebben een verminderde investeringszekerheid. Maar ik denk vooral aan het uitblijven van de versterking van het toezicht en minder waarborgen voor de duurzaamheid van wat we uiteindelijk doen — toch punten die we met deze wet echt aanscherpen en die we dan zouden vertragen of uitstellen. Daarom ben ik blij met elke dag dat we eerder kunnen starten met strenger toezicht, nog los van vraagstukken als ingebrekestelling door de Europese Commissie. Dat zal de ene kant van de Kamer misschien belangrijker vinden dan de andere, maar dat is natuurlijk ook een factor.

Dan is er nog een vraag gesteld naar de overall kosten van implementatie van deze wet. Dan is het even belangrijk om ook terug te kijken naar hoe eigenlijk zo'n bijmengverplichting voor biobrandstoffen als onderdeel van de Europese systematiek en als onderdeel van ons nationale Klimaatakkoord is vormgegeven. Bij het Klimaatakkoord hebben we gezegd: Nederland heeft een handtekening gezet onder het verdrag van Parijs dat we 49% moeten kunnen halen. We hebben aan het PBL gevraagd hoe we dat op een kosteneffectieve manier zouden kunnen invullen. Dus die kosteneffectiviteit is steeds eigenlijk het uitgangspunt geweest bij het verdelen van de opgaven over de verschillende sectoren. Het PBL is tot een bepaalde indeling gekomen. Daar zaten ook biobrandstoffen bij, ongeveer 5 megaton. Vanuit de zorgen die we hebben of er daadwerkelijk voldoende biomassa duurzaam beschikbaar is, hebben we gezegd dat we dat hoogwaardig willen invullen. Dan kom je tot 5 megaton; dat hebben we op 2 megaton gezet. Zo zijn we stapsgewijs, zowel vanuit kosteneffectiviteit als vanuit de daadwerkelijke beschikbaarheid van duurzame biobrandstoffen, tot die extra opgave gekomen. Die wordt vervolgens versleuteld in de percentages die je ziet in deze wet. Het niet handelen in lijn met het Klimaatakkoord brengt nog heel andere, veel grotere kosten met zich mee. Maar dat is dus hoe je de kosten van de implementatie van deze wet kunt afpellen. Daarnaast voorkomen we, doordat we met deze wet aansluiten bij de bestaande systematiek, allerlei extra administratieve en uitvoerende publieke kosten. Zo maken we de transitie naar verduurzaming haalbaar en ook betaalbaar.

Voorzitter. Er zijn een aantal specifieke vragen gesteld. Ik zal eerst ingaan op de systematiek rondom de jaarverplichting voor HBE's. Waarom hebben wij dit systeem, en wat doen andere landen? Verder zijn er terecht vragen gesteld over binnenvaart en zeevaart: hoe hangen die eigenlijk in dit systeem, en waarom? Ik zal ook nader ingaan op de beschikbaarheid van grondstoffen en de duurzaamheid. Ook kom ik nog op het punt van toezicht en fraude.

Ik begin met de HBE-systematiek. Waarom hebben we hiervoor gekozen? We hadden een keuze. De richtlijn liet ons de keuze om een systematiek uit te werken. Verschillende landen hebben daarin verschillende keuzes gemaakt, maar wij hebben gekozen voor een handelssystematiek vanuit het perspectief van de kosteneffectiviteit. Die handelssystematiek via een jaarverplichting geeft ruimte om andere vervoerssectoren hernieuwbare energiedragers en handelingsperspectieven te geven naast het bijmengen van biobrandstoffen. Bovendien bestaan in dit systeem, onder andere op basis van de motie van GroenLinks, de mogelijkheid om te sturen op die alternatieven die je graag zou willen. Zo is vier keer telling van waterstof mogelijk binnen deze systematiek. Dat soort voordelen bood deze systematiek ook, waardoor je nader kunt sturen in de gewenste richting. De systematiek wordt als goed werkbaar beoordeeld door de sector uitvoering en beleid. Dat is ook een reden om het nu op deze manier door te zetten.

Er is ook gevraagd waarom we niet kiezen voor een generieke financiering in plaats van een marktinstrument. Het is altijd een combinatie tussen verschillende afwegingen. Bij de totstandkoming van het Klimaatakkoord is gekozen voor een mix aan instrumenten, met kosteneffectiviteit als belangrijkste drijfveer, zoals ik net al aangaf. Enerzijds worden nulemissietechnieken, zoals elektriciteit en waterstof, gestimuleerd met een subsidie. Anderzijds worden bestaande technieken, zoals biobrandstof, genormeerd. We hebben in het Klimaatakkoord een combinatie onderkend. Aan de ene kant hebben we de wens om die 2 megaton in te vullen met hoogwaardig. Daarvoor komt 200 miljoen uit de SDE+. Er is gekozen voor een mix om datgene wat we extra willen stimuleren, een extra impuls te geven. Dat gaat niet via deze systematiek, maar via de systematiek die daar generiek voor gebruikt wordt. We kijken dus steeds naar een noodzakelijke mix van de doelen.

De heer Dessing vroeg nog naar het Europese speelveld. We sluiten hier aan bij een Europese richtlijn. Dat betekent dat een gelijk speelveld gewaarborgd is.

Mevrouw Bezaan vroeg: is er een mogelijkheid voor Urgenda? De doelstellingen van de RED II worden bewaakt door de Europese Commissie. Partijen dienen aan een jaarverplichting te voldoen. Dat volgt uit Europese regelgeving, niet zozeer uit een Urgendavonnis. Als we er niet aan voldoen, kan zelfs de Europese Commissie een inbreukprocedure starten, bijvoorbeeld als we te laat zouden zijn met de implementatie van de wet. Maar dat is gewoon een generiek Europees systeem, niets bijzonders.

Mevrouw Kluit stelde mede namens de Partij van de Arbeid een vraag over verschillende moties. Ik zal die niet allemaal langsgaan omdat het algemene antwoord is dat we daarmee aan de slag zijn. Ze zijn uitgezet ter onderzoek, maar de behandeling in de Tweede Kamer was relatief recent en we hebben nog niet van alle onderzoeken de uitkomsten. Ik ben wel voornemens om deze met de Kamer te delen, voorafgaand aan de behandeling van het Besluit energie vervoer. Een aantal had ook daarop betrekking, dus die komen daar dan ook terug.

Een ander belangrijk punt ging over binnenvaart, zeevaart en luchtvaart. Bij een aantal van deze vragen is het belangrijk om even na te denken wat de systematiek is. Als er een verplichting is tot bijmenging, zoals voor bepaalde sectoren geldt, dan ben je ook verplicht om brandstof af te nemen waar dat in zit. Mevrouw Kluit vroeg bijvoorbeeld naar het spoor. Waarom doet het spoor hier niet aan mee? Nou, het spoor is al elektrisch, dus die hebben niet de verplichting om brandstoffen of energie af te nemen waarin nog extra groen is bijgemengd. Dus het spoor heeft niet de verplichting om die extra kosten daarvoor te maken. Het spoor gebruikt voor een deel ook diesel. Wanneer de NS voor dieseltreinen diesel zou inkopen — overigens zijn we ook bezig met elektrificatie van de overgebleven lijnen, want we willen van de diesel af — is zij ook verplicht om het biodieselgedeelte te betalen. Dat brengt extra kosten met zich mee, maar voor de rest van het spoornetwerk, dat draait op elektriciteit, is de NS dus niet verplicht om hiervoor extra kosten te maken.

In een aantal andere sectoren is het wel verplicht om de overgang naar meer duurzame brandstoffen te maken. Zij zijn wel verplicht om die 14% bijmenging te betalen. Daarin zit het onderscheid. Voor zeevaart en scheepvaart is er een mogelijkheid geweest om ze hierin onder te brengen. We hebben gezegd dat we dat tijdelijk willen doen — ik kom zo meteen terug op de specifieke vragen — om ze de mogelijkheid te geven, een incentive te geven, om die ontwikkeling naar verduurzaming in te zetten. Dat brengt natuurlijk extra kosten met zich mee, eerder dan dat het een voordeel oplevert, want ook de HBE's die je eventueel inlevert, wegen absoluut niet op tegen de extra kosten die moeten worden gemaakt om bijvoorbeeld kerosine te maken. Ik zal daar zo meteen nog meer specifiek op ingaan. Maar deelnemen aan dit systeem betekent dat je een extra verplichting op je neemt, en niet alleen maar voordelen. Ik kom daar zo meteen nog meer specifiek op terug.

De verplichting rust overigens niet op de afnemers, maar op de brandstoffenleveranciers. Brandstoffenleveranciers aan wegvervoer en binnenvaart zijn niet verplicht om HBE's op te kopen bij luchtvaart en zeevaart. Ze hebben niet de verplichting om het daar te gaan halen. Zij doen dit alleen als dit de meest kosteneffectieve manier is om aan de verplichting te voldoen. Maar doordat we meer opties creëren om HBE's te creëren, wordt de verplichting in z'n algemeenheid goedkoper. De jaarverplichting wordt ook niet opgehoogd om extra ruimte te bieden aan zeevaart en luchtvaart. In die zin gaan de automobilisten die uiteindelijk de prijs voor het wegverkeer betalen, dus ook niet meer betalen doordat zeevaart en luchtvaart meedoen. Sterker nog, er is een mogelijkheid dat het goedkoper wordt als daar goedkopere opties zijn. Dan draagt het bij aan de kostenefficiëntie van de bijmenging van die 14%. Bovendien is dit echt bedoeld als een tijdelijke constructie. Dit was in eerste instantie niet ingericht voor deze sectoren. Zij moeten hun eigen instrumenten gaan realiseren om ook daar de verduurzaming vlot te trekken. Daarom is in de wet opgenomen dat het per 2025 stopt. De minister van IenW is nu reeds bezig om voor lucht- en zeevaart tot een eigen systeem te komen.

Dan was er de vraag: wat is de omvang van de markt hierin? De jaarverplichting is niet opgehoogd. De vraag is dus welk aandeel van de bijmenging via de HBE's die worden ingeboekt in de luchtvaart en scheepvaart, onderdeel gaat zijn van de jaarverplichting die verder niet wordt opgehoogd. Het volume wordt dus niet groter, maar de vraag is waar het onder dat volume wordt ingevuld. Daar vindt de eigenlijke verdeling plaats. We houden daarin goed de vinger aan de pols.

We zagen het afgelopen jaar dat de scheepvaart eigenlijk een enorme vlucht nam. Toen vroegen we ons af of dat geen negatief effect zou hebben op de hoogwaardigheid die we willen bereiken. We houden hier jaarlijks de vinger aan de pols, mede op basis van signalen van de NEa. We kunnen ook op jaarlijkse basis ingrijpen. Dat hebben we bij de scheepvaart ook gedaan omdat we het gevoel hadden dat daar eerder sprake was van een laagwaardige inzet dan van een hoogwaardige inzet. We hebben dat toen aangescherpt. Nu is aangegeven dat er voor zeevaart vanaf 2020 enkel geavanceerde biobrandstoffen mogen worden geleverd om deel te nemen aan deze HBE-systematiek en er zo voor te zorgen dat we die slag naar verduurzaming en hoogwaardigere inzet versterken. Dit heeft de inzet van de zeevaart in 2020 ten opzichte van 2019 dan ook flink beperkt.

De inzet van duurzame brandstoffen in de luchtvaart is relatief erg duur. Zelfs als je de opbrengst van de HBE meeneemt, is het nog anderhalf tot twee keer zo duur. De verwachting dat dat een grote vlucht neemt, is dus niet zo groot. Er werd liefkozend gesproken over "één patatvlucht". Die is er inderdaad. Dat biedt wel een kleine ondersteuning, maar het weegt niet op tegen die kosten. Overigens zegt dat niet direct iets over de prijs van een vliegticket, zeg ik tegen de heer Dessing, want hij weet ook heel goed dat dat van zo veel dingen afhankelijk is. Nogmaals, voor de luchtvaart is er geen verplichting om dit te doen. Het is op basis van vrijwilligheid.

Mevrouw Kluit vroeg: zou het niet logischer zijn om die twee dingen nadrukkelijker aan elkaar te koppelen, zodat alleen spelers in hetzelfde veld die mogelijkheid hebben? Ik zeg mevrouw Kluit graag toe dat we dit punt bij de evaluatie die binnen drie jaar is voorzien, nadrukkelijk zullen bekijken. Dan hebben we een beetje ervaring opgedaan met zeevaart en luchtvaart en zullen we dit punt nadrukkelijk meenemen in de evaluatie, als een apart beslispunt, om te zien of er toch een reden is om het tot die partijen te beperken. Dan hebben we ook beter zicht op de specifieke systemen voor de luchtvaart en de scheepvaart, want daar

zou tegen die tijd ook een duidelijke ontwikkeling zichtbaar moeten zijn.

Mevrouw Kluit vroeg naar de uiterste einddatum voor de inboeking van de zeevaart en de luchtvaart. Dat is uiterlijk 1 januari 2025. Dan stopt het.

Over het spoor heb ik net in de inleiding al wat gezegd. Het spoor is al grotendeels geëlektrificeerd. Zij hoeven dus geen aanvullende verplichting te krijgen om te verduurzamen. Maar als ze diesel gebruiken, zijn ze wel verplicht om extra kosten te maken. Dat is de reden. Een fiets gebruikt niks, dus daarvoor hoeft ook geen extra verplichting te komen. Daarom zit de fiets er niet in.

Dan kom ik bij de beschikbaarheid van grondstoffen en duurzaamheid. Ik ben daar net aan het begin, in de inleiding, al op ingegaan. Het is ongelofelijk belangrijk dat we dat met elkaar heel goed in de gaten houden. Ik snap de zorgen die er zijn, heel goed. Gebruiken we geen voedsel dat we nodig hebben in brandstoffen? En als dat wel zo is, moeten we daar dan niet zo snel mogelijk vanaf? Het is een transitie. In het begin is er sprake geweest van die inzet, maar dat gebeurt in Nederland echt heel weinig. Ik heb in mijn voormalige functie als Kamerlid moties daarover ingediend samen met GroenLinks, maar inmiddels kom ik tot de conclusie dat we ver onder het niveau zitten van wat we toen als maximum hadden aangegeven. De Europese richtlijn zegt dat je maximaal 7% mag hanteren. Ons amendement ging toen over maximaal 5% en we zitten nu op 1,7%. Ik heb de Kamer in de behandeling toegezegd dat we ook een afbouwpad voor die 1,7% gaan vormgeven. U wordt daar telkens bij de jaarrapportage over geïnformeerd. Dat kunt u allemaal nalezen. We beperken dat en we zetten nadrukkelijk in op ophoging van de duurzaamheid en hoogwaardigheid van biobrandstoffen. Ik blijf ook binnen de kaders die zijn afgesproken in het Klimaatakkoord, zoals ik net al heb aangegeven. We hebben ook daarbij nog een extra slag om de arm gehouden om te zorgen dat we voldoende duurzame biogrondstoffen hebben om in deze groei te voorzien.

Mevrouw Kluit vroeg naar een overzicht van hernieuwbare brandstoffen. Zijn er eigenlijk voldoende? Er is anderhalf jaar lang met de markt, ngo's en kennisinstellingen samengewerkt om hier een beeld bij te vinden, via joint fact finding. De SER-studie Biomassa in balans is hiervan de uitkomst en die is integraal overgenomen in het duurzaamheidskader biogrondstoffen. De SER concludeert dat er in beginsel mondiaal en in Europa voldoende biogrondstoffen beschikbaar zijn om aan de Nederlandse behoefte, inclusief export, te voldoen richting 2030. Maar goed, uiteindelijk komen zij tot de conclusie dat je daar niet echt een fair share uit kunt afleiden. Ze zeggen: ga aan de slag met fair trade en zorg daarnaast voor voorzichtigheid bij de inzet; doe niet net alsof het ongelimiteerd duurzaam beschikbaar is, want dat is het niet. Ik zeg het even in wat huiselijker woorden.

Mevrouw Kluit vroeg ook: is de inzet van brandstoffen in mobiliteit de juiste inzet of moeten die eigenlijk naar de industrie en woningen? Daarom schetste ik aan het begin van mijn inbreng het algemene kader van hoe het kabinet tegen de inzet van biogrondstoffen aankijkt. Het is en-en. We moeten de transitie maken naar een steeds hoogwaardiger inzet, een steeds hoogwaardiger gebruik van bioreststromen of biogrondstoffen.

Mevrouw Kluit vroeg: gaat Nederland ook iets doen om een Europees sojaverbod te realiseren? Alles wat hoge ILUC-risico's met zich meedraagt, moet je willen minimaliseren. Daarom hebben we dit in Nederland uiteindelijk opgenomen in de wet. Ik pleit in Europees verband, in de Milieuraad, voor een bredere uitrol van de beslissingen die we in Nederland hebben genomen, dus dat zal ik ook op dit punt zeker niet nalaten. Er wordt op dit moment gewerkt aan een actualisatie van de wetenschappelijke gegevens over welke gewassen aan te merken zijn als hoog ILUC-risico. Die wordt dit jaar verwacht. Zodra gewassen ook Europees worden aangemerkt als hoog ILUC-risico, dan moeten deze Europabreed worden afgebouwd. We ondersteunen alle bewegingen in die richting.

Hoe zorgen we voor de meest efficiënte en de meest hoogwaardige inzet van brandstoffen? Welke systematiek zit er in ons Nederlandse systeem? Dat is in het bijzonder de systematiek van de dubbeltelling of vierdubbeltelling. Daarmee kun je de richting die je op wilt, extra ondersteunen en extra versnellen. De factor 4 multiplier voor elektrificatie is wat dat betreft een hele nadrukkelijke sturing, zeker voor het lichtere vervoer, dat echt de toekomst heeft. Verder wordt er door dubbeltelling ook gestuurd op afval en residuen, want deze stromen hebben hoge CO_2-reducties in de keten. Ik kom zo meteen nog even terug op de vraag of het transport wel is meegenomen. Ik zal alvast een spoileralert geven: ja, dat is ook meegenomen. Daarnaast trekt het kabinet 200 miljoen uit om geavanceerde biobrandstoffen verder te ondersteunen. Die middelen komen uit de SDE.

Is er door het transport van biobrandstoffen wel sprake van CO_2-reductie? Dat was een vraag van zowel de heer Dessing als de heer Pijlman. Dat zit als volgt in elkaar. Een biogrondstof of biobrandstof moet, ongeacht de herkomst, voldoen aan de Europees gestelde duurzaamheidscriteria. Zo mag een grondstof komen van biodiverse gebieden. Maar het is vooral belangrijk dat een hernieuwbare brandstof minimaal 50% reductie in de keten moet halen ten opzichte van een fossiele brandstof. Dat loopt vaak op tot 70%. In de eis dat het minimaal 50% groener moet zijn, moet het transport worden meegenomen. Er kan alleen duurzaam geleverd worden indien de gehele keten gecertificeerd is door een door de EC goedgekeurd duurzaamheidssysteem, van bron tot eindgebruik. Het transport zit daar dus ook in.

De heer Dessing vraagt: is het eigenlijk niet onwenselijk dat we zo veel uit China moeten halen? Ja, ik denk dat we allemaal streven naar een zo onafhankelijk mogelijke energievoorziening. Het liefst sleep je grondstoffen natuurlijk niet de halve wereld over. Ik denk dat dat voor ons allemaal een streven is. Als we in het transport echt over kunnen gaan op elektrificatie, zijn we wat dat betreft ook weer een stukje dichterbij. Conform het duurzaamheidskader werkt het kabinet ook aan het breder beschikbaar krijgen van biogrondstoffen, zowel in Nederland als in Europa. Ik kom zo meteen op het dubbel landgebruik. Het SER-rapport Biomassa in balans laat ook zien dat hiervoor potentie is. Dat hebben we onderzocht. Er wordt een routekaart nationale biogrondstoffen ontwikkeld, waarin ook duidelijk wordt gemaakt dat er in Nederland meer biogrondstoffen beschikbaar kunnen worden gemaakt. We zullen waarschijnlijk niet alles in Nederland kunnen produceren, maar ook daar wordt actief aan gewerkt. Het is overigens ook van belang om te weten dat 35% uit de EU komt en 10% uit China. Dat is dus gelukkig niet de grote bulk, maar desal-

niettemin denk ik dat we ons allemaal in die richting kunnen vinden.

Er was nog een vraag over zero emissie. Is het doel wel realistisch voor de totale mobiliteitssector? De heer Dessing noemde een aantal cijfers. Ons streven is om in 2050 klimaatneutraal te zijn. Als je kijkt naar hoelang auto's in Nederland gemiddeld op de weg rijden, dan moet je rond 2030 stoppen met het toevoegen van nieuwe voertuigen die fossiel aangedreven worden. Dat is waarom het kabinet de doelstelling heeft om vanaf 2030 alleen nog maar nieuwe voertuigen met zero emissie op de weg te krijgen als het gaat om het personenvervoer. Op die manier zit je op het normale moment van vervanging, rond 2050, op die klimaatneutraliteit. Het aandeel in het totale wagenpark is inderdaad nu nog klein, maar dat zal gestaag gaan groeien door de jaren heen. Ik denk dat u allemaal heeft geconstateerd dat we recent in de pers heel veel berichten zagen van grote autobedrijven die zeggen: vanaf 2030 of 2035 produceer ik ze niet eens meer. We zien die versnelling echt op gang komen, niet alleen in het personenvervoer maar ook in het vrachtvervoer, bijvoorbeeld bij bestelbusjes. Dat komt ook doordat er Europabreed nadrukkelijk op deze koers is ingezet. Dan heeft het ook zin voor autoproducenten en producenten van vrachtwagens en bestelbussen om die investeringen te doen en die markt op gang te brengen.

De voertuigen zijn natuurlijk van belang, maar ook de laadinfrastructuur is ongelofelijk belangrijk. Ik vond het mooi dat we recent een persbericht kregen waarin stond dat de hele laadinfrastructuursector in Nederland een omzet heeft van 5 miljard. Ik geloof dat het een stijging was van 30% ten opzichte van vorig jaar, dus het groeit als kool. Het is heel erg mooi om te zien dat er nieuwe economische activiteit en nieuwe banen gerelateerd zijn aan deze ontwikkeling.

Dan was er nog een vraag over waterstof. Er moet haast worden gemaakt met de waterstofagenda. Ik kan alleen maar zeggen: absoluut. Maar dat zal in belangrijke mate aan een volgend kabinet zijn. We hebben in dit wetsvoorstel al een stimulering voor waterstof zitten, maar op mijn verzoek is er ook een kabinetsbrede commissie gestart die door de verschillende sectoren heen kijkt naar de inzet van waterstof. Dat is van belang voor de elektriciteitssector, de chemie, de industrie en het vervoer. Ook al zal groene waterstof in het begin nog schaars zijn, we moeten kijken hoe we die zo hoogwaardig mogelijk kunnen inzetten. Daar wordt allemaal aan gewerkt. Er komt een nationaal waterstofprogramma, een actieprogramma. Het is absoluut heel terecht dat u daar aandacht voor vraagt.

Er was nog een laatste vraag over meervoudig landgebruik. Daarna heb ik nog één blokje, voorzitter. Dan zal ik de vraag van de heer Dessing graag beantwoorden. Het is heel goed dat u hier aandacht voor vraagt, want we willen allemaal de schaarse ruimte zo optimaal mogelijk inzetten. Het is mooi dat u een berekening heeft gemaakt die de potentie laat zien, want anders zou je misschien denken: wat levert het op? Op al die velden, op al die hectares, en in de bijmenging kan het absoluut heel wat opleveren. Ik zal uw suggestie dan ook onder de aandacht brengen bij mijn collega's van LNV en EZK. De Europese Commissie kijkt ook naar tussenteelten als grondstof voor biobrandstoffen. Deze mogen dan niet als hoofdproduct worden aangemerkt, maar het helpt natuurlijk wel in het stimuleren van de combinatie. Ik zeg u graag toe dat ik samen met de collega's van EZK en LNV in kaart wil brengen wat de kansen zijn. Wij zullen u daar dan gezamenlijk een brief over sturen, want dit soort ideeën moet ook eens worden uitgewerkt en op papier gezet. Dan kunnen ze ook worden meegenomen in de afweging. Dat zeg ik u dus graag toe.

De heer **Dessing** (FVD):
Ik kom even terug op het antwoord dat de staatssecretaris geeft over mijn vraag over de zero emissie van de vervoerssector. Zij komt met een aantal voorbeelden van de elektrificatie van het wagenpark en ook van de vrachtwagens. Hoe ziet de staatssecretaris de zero emissie van de luchtvaartsector voor zich?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
Als iets van de lange adem, zeg ik dan maar even kort. We zien dat de luchtvaartsector nog een enorme uitdaging heeft. Het is wel heel mooi om te zien ... U heeft het vast ook laatst de eerste ontwerpen gezien voor elektrische vliegtuigen. We zien ook in deze sector dat de ontwikkelingen enorm hard gaan, maar het is een sector van een enorme omvang, met enorme kapitaalinvesteringen. Hoe snel zij verschillende stappen zullen kunnen maken? Dat zal nog behoorlijk wat meer tijd kosten. Maar stap voor stap zullen we ook in die sector de slag naar verduurzaming moeten gaan maken. Elke sector heeft daarvoor zijn eigen ontwikkelingspad nodig. Voor de luchtvaart zal het echt iets zijn van de langere adem.

De heer **Dessing** (FVD):
Een vervolgvraag over het voorbeeld van elektrificatie van de luchtvaart. Ik denk dat het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium dat in elk geval voor commerciële vluchten al redelijk heeft doorgeprikt, maar dat terzijde. Is dat dan dé oplossing? Of zoekt de staatssecretaris de oplossing ook in de synthetische kerosine?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
Ik denk dat ik niet moet pretenderen nu dé oplossing voor de luchtvaart te weten. Dat is een sector waarin nog heel veel technologieën in ontwikkeling zijn die met elkaar zullen concurreren om te zien wat uiteindelijk de oplossing waarvoor is. Wellicht komt het straks tot een scenario waarin elektrisch vliegen voor korte afstanden een oplossing is — wat overigens al veel zal uitmaken, want veel van de CO_2-uitstoot is gerelateerd aan juist die korte vluchten — en waarin voor langere afstanden andere oplossingen noodzakelijk zijn. Ik denk dat biokerosine en synthetische kerosine zeker onderdeel van de mix zullen zijn, maar in weke verhouding is denk ik nog voor niemand te voorspellen. Ik zou me daar in elk geval nog niet aan willen wagen.

Mevrouw **Kluit** (GroenLinks):
Dank voor de antwoorden. Wij hebben nog wat nadere vragen over de luchtvaart in het systeem. Er waren twee momenten waarop dat aan de orde kwam. Op 1 januari 2025 kunnen ze volgens de wet niet meer als inboeker optreden. Aan de andere kant wordt hiernaar in het kader van de evaluatie gekeken. Ik snap dat niet helemaal.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
In deze wet ligt nu vast dat het tot 2025 duurt. Dan stopt het. Wij hebben namelijk gezegd: we willen best een aanzetje geven, maar de luchtvaart is van zo'n omvang dat het een eigen systeem nodig heeft. Toch vind ik het ook belangrijk om in de tussentijd de vinger goed aan de pols te houden. Net zoals bij de scheepvaart kunnen we jaarlijks de vinger aan de pols houden. Naast de luchtvaart is ook de scheepvaart onderdeel van deze hele systematiek. Daarom wil ik u toezeggen dat we bij de evaluatie in 2023 nog eens expliciet kunnen besluiten of we het alleen moeten doen voor het wegvervoer of dat we ook voor de scheepvaart en voor de luchtvaart van de mogelijkheden gebruik blijven maken, waarbij we over de luchtvaart een expliciete afspraak hebben gemaakt.

Mevrouw **Kluit** (GroenLinks):
Dus als ik het goed begrijp komt er in 2023 een evaluatie en kijken we hoe dit nou werkt: stoppen we ermee of gaan we er eventueel mee door als we het nuttig vinden? Als we geen besluit nemen, eindigt het in ieder geval in 2025.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
Ja.

Mevrouw **Kluit** (GroenLinks):
Helder. Ik zit een beetje te zoeken in de kopjes — misschien komt het nog — naar de omvang van de markt voor de zeevaart en de luchtvaart. Kunt u daar nog wat over zeggen?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
Daar heb ik in de beantwoording iets over gezegd. De omvang van de jaarverplichting verandert niet door het feit dat je kunt inboeken vanuit andere sectoren. Het is dus niet zo dat de hele omvang van de scheepvaartmarkt nu ineens onderdeel wordt van de omvang van wat er in Nederland moet worden ingevuld voor die 14%. De plas, zal ik maar zeggen, die wij aan groene brandstof moeten leveren, verandert dus niet. Het is alleen zo dat die plas voor een deel zou kunnen worden ingevuld met brandstoffen die worden ingezet in de scheepvaart of de luchtvaart. Maar de totale omvang van de plas verandert dus niet. We hebben in 2019 gezien dat een heel groot gedeelte van de plas werd ingevuld door de scheepvaart. Toen hebben we daar samen met de NEa goed naar gekeken. We maakten ons zorgen over de vraag of we nog wel steeds de ontwikkeling naar steeds hoogwaardiger biobrandstoffen doorzetten. Daarom hebben we dit aangepast en is nu voor de scheepvaart aangegeven dat echt alleen nog hoogwaardige biobrandstoffen mogen worden aangeleverd voor meetelling onder deze plas. De omvang verandert dus niet.

Mevrouw **Kluit** (GroenLinks):
Zoals uit onze vragen wel duidelijk is, maken wij ons zorgen over hoe het concurrentievoordeel zich ontwikkelt ten opzichte van andere sectoren. Ik ben benieuwd of de staatssecretaris ons jaarlijks wil laten weten hoe dit zich ontwikkelt. Hoe ziet het voordeel er nou uit? Dan kunnen wij goed de vinger aan de pols houden om te zien of het niet uit de bocht vliegt.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
Het lijkt mij sowieso heel erg belangrijk dat wij u jaarlijks rapporteren over de daadwerkelijke inzet van de luchtvaart en de scheepvaart. Het is wel belangrijk om ons het volgende goed te realiseren. De reden waarom er een jaarverplichting is, is omdat het niet goedkoper is om dit in te zetten dan fossiele brandstoffen. Daarom is er een jaarverplichting. Deelname aan de jaarverplichting betekent extra kosten. Daar kan het verkopen van HBE's een stukje vanaf halen, maar zoals ik u al schetste, is het bij kerosine anderhalf tot twee keer zo duur. De HBE-opbrengst dekt de onrendabele top dus totaal niet. Dan blijft de vraag: wordt het dan duurder voor de weggebruikers? Ook dat is niet het geval, omdat de brandstofleveranciers die de HBE's moeten inleveren niet meteen de duurste HBE's nemen. Ze gaan eerste kijken welke goedkope HBE's op de markt zijn. Die gebruiken ze dan om in te leveren. Er is dus geen prikkel om de duurdere HBE's te nemen. Daarmee zal het alleen worden ingezet als het per saldo eigenlijk een verlaging van de kosten betekent voor de weggebruikers. Omdat de plas niet groter wordt, zullen degenen die verplicht zijn om de HBE's in te leveren steeds op zoek gaan naar de goedkoopste optie. Deze uitbreiding betekent alleen een uitbreiding van opties waaruit ze kunnen kiezen om tot de goedkoopste mix te komen.

De **voorzitter**:
Dan stel ik voor dat we hier straks in de tweede termijn misschien meer over horen en dat u nu naar het laatste blokje gaat.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
Mevrouw Kluit vraagt terecht of de Kamer jaarlijks op de hoogte gehouden kan worden van wat dit doet en wat de omvang is. Ik denk dat dat heel goed is, want dan kunnen we op basis van die cijfers wat beter met elkaar kwantificeren wat het nou betekent en of we daarin iets zouden willen veranderen, ja of nee. Die rapportage lijkt me dus geen probleem. Zo hebben we het afgelopen jaar een verandering aangebracht voor de scheepvaart op basis van zo'n rapportage.

Het stukje toezicht en handhaving. Het risico op dubbel claimen: dat mag natuurlijk niet het geval zijn. Een HBE kan maar één keer ingezet worden binnen deze systematiek en daar ziet de NEa ook op toe. Zo controleert de NEa, net als de private auditor, de boekhouding van de gecertificeerde schakel. Je werkt dus eigenlijk via massabalans. Ook komt er in Europa een Uniedatabank om te voorkomen dat hernieuwbare energie dubbel wordt geclaimd. Dat is nou precies een van de dingen die we met dit wetsvoorstel versterken. Het maakt de controle hierop beter mogelijk. De CO_2-reductie met de inzet van hernieuwbare energie via de jaarverplichting op de Nederlandse markt voor vervoer wordt ook aan de systematiek toegerekend door PBL en de KEV. Die telt dus mee, maar alleen op de manier waarop het sowieso al mee mocht tellen.

Hoe wordt de handhaving uitgebreid? Er zijn nu 80 bedrijven actief en hiervoor zijn 4 inspecteurs fulltime inzetbaar. Dit groeit naar acht inspecteurs, dus dat is een verdubbeling. We verwachten overigens ook een groei van het aantal bedrijven, maar de inspecteurs komen daar dus bij. Dit komt in aanvulling op de bestaande inzet van de NEa en de ILT

en waar relevant ook het Openbaar Ministerie, waar ik net al even aan refereerde. Zij zijn actief en er bestaan reeds bevoegdheden. De NEa zal de inspecteurs risicogestuurd inzetten. Het risicoprofiel waarnaar gevraagd werd, wordt opgebouwd aan de hand van ingezette grondstoffen en bijvoorbeeld het gebruik van dubbeltelling. Er zijn dus criteria op basis waarvan de risicogestuurde controles plaatsvinden. Het onderzoek zal vooral een boekhoudkundig onderzoek zijn: een kloppende massabalans. Je kunt niet twee keer een paar ton pellets verkopen; dan klopt het niet meer. Daarbij wordt over de schakels in de keten heen gekeken. Ook is het mogelijk om op basis van monstername in delen van de keten fysieke controles uit te voeren. Dat is dus ook een versterking die we mogelijk maken.

De NEa controleert een gecertificeerde schakel en naleving van de voorschriften op de locatie. De NEa kan met dit wetsvoorstel toezicht houden op de verwerking van grondstoffen, de handel met de brandstoffenleveranciers en de levering aan de markt. Met deze wijziging kan de NEa vanaf 2022 die boekhouding per schakel bekijken van productie tot levering. Een verschil met de oude situatie is dat er toen vooral privaat was gecertificeerd. Dan is altijd weer de vraag: wie checkt dan de certificeerder? Daarom zit er nu ook publiek toezicht bovenop. U krijgt dus ook de databank van de Europese Unie. Nogmaals, ook in Europees verband in de Raad zet ik mij in om de awareness bij alle collega's zo groot mogelijk te maken.

Er is een level playing field, want we moeten dit in Europa allemaal doen. Er is een stelsel van private certificering, maar in Europees verband span ik mij met gelijkgestemde lidstaten in om die private certificering steeds verder te versterken. Die Europese database gaat daarbij ook helpen.

Meneer Dessing vroeg nog naar de buitenlandse toezichthouders. In het buitenland geldt, net als in Nederland, een door de Europese Commissie goedgekeurd systeem van privaat toezicht en een onafhankelijke auditor, meestal aangevuld met publiek toezicht in het land zelf. Maar we zoeken dus actief de samenwerking in Europa.

De heer Pijlman vroeg hoe het zit met de toegang tot de bedrijfsadministraties. Op iedere plek binnen de biobrandstofketen wordt risicogebaseerd toezicht gerealiseerd. Dus je kunt op al die schakels in de keten kijken en dan kun je ook zien of het tussen die schakels wel klopt.

Voorzitter. Dat zijn de opmerkingen die ik op dit moment wilde maken.

De **voorzitter**:
Dank u wel, staatssecretaris. Thans komen we bij de tweede termijn van de kant van de Kamer. Ik begrijp van mevrouw Kluit dat zij even schorsing wil. Ik schors tot 11.00 uur.

De vergadering wordt van 10.54 uur tot 11.00 uur geschorst.

De **voorzitter**:
Thans komen we bij de tweede termijn van de kant van de Kamer. Ik geef het woord aan mevrouw Kluit namens de fractie van GroenLinks.

Mevrouw **Kluit** (GroenLinks):
Dank, voorzitter. Allereerst waardering voor de beantwoording van de vragen. Sommige waren wat gedetailleerd en technisch, maar de staatssecretaris weet de oorsprong daarvan. Waardering ook voor de inzet van de staatssecretaris om het met biobrandstoffen zo zorgvuldig mogelijk te doen. De zorgen over de ontwikkeling van de markt horen wij ook wel terug in de woorden van de staatssecretaris. We zijn ook blij dat ze er zich in Europa voor inzet om de mazen in het net kleiner te maken, want dat is waar we het over hebben.

We hebben gehoord dat voedsel en voedingsgewassen richting 2030 uitgefaseerd worden en dat de staatssecretaris zich daar in Nederland, maar ook in Europa, voor gaat inzetten. We hebben wel nog een vervolgvraag rondom het fairshare- en fairtradeprincipe. Het SER-advies was daar inderdaad niet heel uitgesproken over. De SER gaf het advies: kijk naar de fairtradesystematiek. We zijn wel benieuwd hoe zich dat gaat ontwikkelen de komende tijd. We willen vragen of de staatssecretaris, misschien met een brief of op een andere wijze, de Eerste Kamer daarvan op de hoogte kan houden. Wellicht kan zij aan het einde van het jaar al of anders begin volgend jaar aangeven hoe zo'n fairtradesystematiek uitpakt. Ik heb wel eens begrepen dat de patatvlucht ongeveer het frituurvet van half Europa verbrandt. Dus wat dat betreft hebben we een obesitaspandemie nodig om de luchtvaart in de benen te houden of we moeten toch iets anders bedenken. Graag krijg ik daar een brief over.

Ik waardeer ook hoe de staatssecretaris de dilemma's schetst. In transitie naar een duurzame samenleving zullen wij heel veel van dit soort dilemma's met elkaar tegenkomen. Dan is het een beetje zoeken en soms ook een beetje vertrouwen geven. De fracties van GroenLinks en de PvdA willen dat wel graag met de hand aan de kraan doen. Dus we zijn blij dat de staatssecretaris jaarlijks een rapportage wil sturen naar de Eerste Kamer, waarin wordt aangegeven hoe de inzet van de biobrandstoffen verloopt, welke sectoren daarbij betrokken zijn en ook welk financieel belang zij daaruit halen of juist niet uit halen om ook goed zicht te houden op het level playing field binnen de sector van transport en logistiek.

Tot slot de VTH. Wij zijn blij dat de staatssecretaris de inzet verdubbeld heeft. We vragen ons af of acht inspecteurs voldoende zijn in een markt van 80 bedrijven, die gaat groeien. Dus ook als het hier om gaat zouden wij graag jaarlijks een brief krijgen over hoe die markt zich ontwikkelt, ook als het gaat om het aandeel naast de administratieve controle, waar wij heel veel vertrouwen in kunnen hebben. Dat kan omdat de dataontwikkeling goed is en steeds beter wordt, maar juist die fysieke controle is nodig om de bewustwording bij de bedrijven scherp te houden. Als er net als bij de meststoffen minder dan een promille kans is dat er iemand bij jou op het bedrijf langskomt, wordt het wel verleidelijk om de bochtjes wat kort te nemen. Ook hierop krijgen wij graag een reactie van de staatssecretaris.

Mochten de antwoorden ons tevreden stemmen, dan zullen wij onze fracties adviseren positief te stemmen over dit wetsvoorstel.

De **voorzitter**:
Dank u wel, mevrouw Kluit. Mevrouw Bezaan.

Mevrouw **Bezaan** (PVV):
Dank u wel, voorzitter. Ik hoor mevrouw Kluit vertellen over de posities van ondernemers, hoe we die moeten controleren en dat we er in ieder geval goed op moeten letten dat ze geen verkeerde dingen doen. Heeft mevrouw Kluit ook wel eens gedacht aan de economische kant van het hele verhaal voor ondernemers?

Mevrouw **Kluit** (GroenLinks):
Ja, ik denk heel regelmatig aan de positie van Nederlandse ondernemers in het kader van de dingen waar wij over praten in deze Kamer. Het is mijn stelling dat we ons bedrijfsleven enorm in de steek laten op dit vlak. Als je ziet welke innovaties er wereldwijd zijn, hoe Zuidoost-Azië innoveert en duurzame fabrieken neerzet en als je kijkt naar wat de ons omliggende landen doen, dan zijn wij absoluut hekkensluiter. U had het over het beste jongetje van de klas. Ook vandaag was er een rapportage van het PBL waaruit weer bleek dat wij een van de slechtste jongetjes van de Europese klas zijn. Als wij niet heel snel vanuit de overheid zorgen dat het speelveld voor onze ondernemers toekomstgericht doch echt duurzaam is, zullen wij zien dat ons bedrijfsleven ernstig gaat achterblijven in de marktontwikkeling de komende jaren.

Mevrouw **Bezaan** (PVV):
Wat u zegt klinkt allemaal prachtig, helemaal mooi en idyllisch. Het lijkt bij wijze van spreken La La Land. Maar wat ik eigenlijk bedoel is dat de maatregelen waar u het nu over hebt, weer investeringen zijn die door bedrijven moeten worden gedaan. Soms zullen ze misschien een beetje hulp krijgen in de zin van subsidies of whatever, waar onze partij niet echt een voorstander van is. Maar hoe ziet u dat dan? Die ondernemers zullen dat toch op de een of andere manier moeten opbrengen als ik uw gedachtegang volg. Hoe ziet u dat voor zich?

Mevrouw **Kluit** (GroenLinks):
Bij een onderneming hoort ook innoveren. Als je niet innoveert als ondernemer is je toekomst zeer beperkt. Relevante innovatie op dit moment gaat over verduurzaming. Als je daar niet op tijd bij bent, ben je te laat en dan is jouw markt al weggekaapt door andere ondernemingen. Ik heb in een ander debat Kodak als voorbeeld genoemd. Nokia is ook een prachtig voorbeeld. Ook in Nederland zie je bedrijven die gewoon achteraan beginnen te hobbelen en die niet meer kunnen meedoen in de markt omdat hun concurrenten veel goedkoper, want duurzamer, werken. Duurzaam betekent namelijk: schaars met grondstoffen, schaars met energie en schaars met je personeel omgaan, zodat je niet veel tijd kwijt hoeft te zijn om mensen te werven, grondstoffen in een schaarse markt te kopen, et cetera. Wij bereiden ons bedrijfsleven daar gewoon niet goed op voor en dat zouden wij wel moeten doen. Dus mijn pleidooi naar u is: zorg dat wij ons bedrijfsleven met de liefdevolle hand een duwtje in de rug geven in plaats van dat we doen alsof er niks aan de hand is, waarna ze voorbij gerend worden door de bedrijven van de rest van de wereld.

De **voorzitter**:
Tot slot, mevrouw Bezaan.

Mevrouw **Bezaan** (PVV):
Ik begrijp uw gedachtegang, maar zoals u spreekt lijkt het net of de bedrijven alleen maar zouden bestaan uit grote multinationals die het vermogen hebben om bepaalde aanpassingen te kunnen doen. In Nederland daarentegen bestaat de motor van onze economie voor een groot gedeelte uit mensen uit het mkb. Zoals u weet hebben we onlangs de coronacrisis achter de rug. Dus hoe verwacht u dat dat soort bedrijven die investeringen nog kunnen doen?

De **voorzitter**:
Tot slot, mevrouw Kluit.

Mevrouw **Kluit** (GroenLinks):
Dat is een heel goed punt dat u daar maakt. U hebt mij ook in de coronadebatten niet horen pleiten voor garantieregelingen of kredietregelingen, maar voor giften richting het mkb. Dus ik denk dat wij elkaar daar zeker in kunnen vinden. Daarnaast geldt voor het mkb onverkort wat voor multinationals ook geldt. Als u denkt dat de bakker op de hoek geen concurrentie zal krijgen van de bakker twee straten verder die wel een energiezuinige oven heeft neergezet, dan denk ik dat u in La La Land leeft.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan is nu het woord aan de heer Raven namens de fractie van de OSF.

De heer **Raven** (OSF):
Dank, voorzitter. Dank aan de staatssecretaris. Dank ook voor de toezegging om een onderzoek in te stellen naar de mogelijkheden van meervoudig grondgebruik in dit kader. Natuurlijk ben ik daar heel tevreden over. Ik had een motie voorbereid met dezelfde tekst die u uitgesproken heeft — die motie heb ik net opgesteld en die had u misschien zelfs al gelezen — maar ik ga die motie niet indienen, want dat is niet nodig. Alleen zou ik wel willen vragen om nog een viertal elementen daarbij te betrekken. In de eerste plaats ging het mij en de fractie erom dat wij een versnelling willen toepassen. Ik hoorde u zeggen dat er best ruimte is voor 2030 om 14% te bereiken als doelstelling, maar wij willen graag versnellen. We hebben er het afgelopen weekend nog kennis van kunnen nemen dat het allemaal wat tegenvalt op het gebied van duurzame ontwikkelingen, dus eerder versnellen dan verlangzamen. Daarvoor zou dit systeem kansen kunnen bieden. Graag dit in dat onderzoek meenemen.

Een tweede element hierin is met name verbetering van de biodiversiteit, waar ik het even over heb gehad. Ook dat is natuurlijk een element dat wij tot nu toe niet bij de realisatie van bijvoorbeeld zonneparken hebben betrokken. Zo'n zonnepark betekent gewoon een aanslag op je op zich dure landbouwgrond, zonder dat daar iets voor terugkomt in het kader van de biodiversiteit. Dat zou in elk geval ook een kans kunnen zijn die je hierbij moet betrekken.

Uiteraard ben ik ook benieuwd naar de termijn. We hebben een demissionair kabinet, dus ik kan me voorstellen dat u zegt: we hebben andere dingen aan ons hoofd. Welke termijn zou u eraan willen koppelen dat het onderzoek daadwerkelijk gerealiseerd is, en dan met name in de richting van die versnelling?

Als laatste punt zou ik u willen meegeven dat meervoudig grondgebruik tot nu toe eigenlijk helemaal geen issue is in de transitie naar duurzame energie. Dat vind ik vreemd. We bouwen windmolens en dan zetten we er een stuk of tien bij elkaar, maar daar zie je niks bij. We bouwen zonneparken, dat zijn elementen op zichzelf, en daar zie je niks bij. Maar je zou dit op meerdere terreinen ook kunnen koppelen, bijvoorbeeld met energie uit grond, energie uit biomassa, noem maar op. Kunnen we niet de gedachte ontwikkelen dat we daar een hub van maken, met meervoudig grondgebruik als thema? Dus er zijn volgens mij heel wat kansen. Die zou u in beeld kunnen brengen als u dat onderzoek gaat opstarten.

Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Raven. Dan geef ik het woord aan de heer Dessing namens Forum voor Democratie.

De heer **Dessing** (FVD):
Dank u wel, voorzitter. Dank ook aan de staatssecretaris voor de beantwoording van de vragen. Ik ga er toch even op door, want ik ben over een aantal antwoorden niet helemaal tevreden.

Over mijn vraag over de totale kosten, met name voor de burger en voor de industrie, werd gezegd dat vliegtickets allerlei facetten hebben. Maar ik had de vraag eigenlijk wat breder gesteld, want het gaat natuurlijk ook om de industrie. Die maakt ook enorme kosten om dit voor elkaar te krijgen. Die kosten worden uiteindelijk ook weer aan de burger doorberekend. Dus ik zou daar toch graag een soort kwantificatie van willen zien. Wat betekent het nou dat we deze wet straks gaan invoeren en wat kost dat nou gewoon?

Als vervolg daarop, als die industrie daar nou kosten voor maakt, kan ik me ook voorstellen dat dat een ontmoedigend effect heft, met name voor multinationals die met de strenge EU-wetgeving die op dit punt geldt, toch denken "misschien kunnen we buiten de EU onze bedrijfsvoering goedkoper doen", en die daardoor misschien zouden wegtrekken. Is dat meegenomen, vraag ik de staatssecretaris.

Dan nog een ander punt, terugkomend op de fraudeomvang en het toezicht. Ik heb wat voorbeelden gelezen en voorbij horen komen over biodiesel. Wat is eigenlijk de omvang van die fraude en gaat het dan alleen om biodiesel? Dat vraag ik de staatssecretaris via u, voorzitter.

Het punt China is genoemd. De staatssecretaris gaf toe dat dit toch onwenselijk is en dat we het eigenlijk niet zouden moeten willen. Dan zou mijn vervolgvraag zijn: is het ondanks het feit dat we praten over 10% grondstoffen dan toch niet een overweging of een optie om na te denken over een beperking daarvan of zelfs over enige mate van verbod als dat mogelijk is? Ik kan me ook voorstellen dat het toezicht op deze grondstoffen misschien in de EU goed geregeld zou kunnen zijn, maar in China weleens op grotere afstand veel minder. Dus ook van de partijen ter linkerzijde kan ik me voorstellen dat het een onwenselijke situatie is om die import uit China te laten voortduren. Daar zou ik graag nog een reflectie op willen hebben.

Tot slot: ik hoor toch alle partijen hier zeggen dat het eigenlijk een ingewikkelde wet is, in een transitie die we eigenlijk niet willen, omdat we toe willen naar een soort nieuwe emissieloze wereld. Die hoop wordt eigenlijk op dit moment gevestigd op waterstof. Ik kan me daar zeker wat bij voorstellen. Waterstof heeft voordelen, maar ook enorme nadelen. Blauwe waterstof wordt op dit moment zelfs gemaakt door het verbranden van fossiel, dus dat kost CO_2.

Dus er zijn enorme uitdagingen. Ik zou eigenlijk de Kamer, maar ook het kabinet ertoe willen oproepen dat we hierover eens met elkaar zouden moeten nadenken als we deze kant op willen, heel praktisch gezien in de uitvoerbaarheid, en een wat breder debat voeren over waterstof. Hoe wenselijk is dat nou en hoe praktisch haalbaar? Hoeveel waterstof hebben we daarvoor nodig? Hoeveel windturbines moeten we daarvoor op de Noordzee zetten? Is dat wat we willen? Daar zou ik voor de toekomst toch een keer een debat over willen voeren. Graag nog een reflectie daarop van de staatssecretaris. Tot zover.

Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Dessing. Dan is het woord aan de heer Pijlman namens D66.

De heer **Pijlman** (D66):
Voorzitter. Dank aan de staatssecretaris voor de buitengewoon adequate beantwoording. Met u moeten we misschien maar niet meer spreken over biobrandstof, maar over biogrondstof. U verwijst ook heel terecht naar het rapport van de SER, waarvan ik namens mijn fractie nog eens zeg dat wij het verbranden van biogrondstoffen als bijdrage in de energietransitie zien, maar niet als een definitieve oplossing. Misschien binnen enkele terreinen wel, maar in het algemeen niet. Daarvoor is het ook bureaucratisch toch fraudegevoelig en zou je daar op den duur vanaf moeten. Elektrificeren van een heel groot deel van de sectoren is dan de stap vooruit.

U hebt mij wel overtuigd dat de publieke controle door de NEa in dit wetsvoorstel aanmerkelijk verbeterd is in relatie tot wat er tot dusverre ligt. U bent niet ingegaan op het nog niet in laten gaan van de BKE. De NEa zei: ja, dat is toch heel erg lastig. Daarvan hebt u gezegd dat het fraudegevoelig en moeilijk is, en dat u het dan nog even niet doet. Dat bracht mij erop: hebben we nu dan wel voldoende instrumenten om ervoor te zorgen dat het publieke toezicht echt verbeterd is? Dat is zo, daar ben ik inmiddels wel van overtuigd. Maar ik zou graag nog eens willen dat u even reflecteert op die BKE.

Ik heb nogmaals gevraagd naar de waterstofagenda. Ik ben het met Dessing eens dat het goed zou zijn om daarover eens een fundamenteel debat te voeren. Als ik het hierover heb, heb ik het wel over groene waterstof. Zeker gaat er ook weel energie verloren en is de opslag een probleem.

Maar als je om ons heen ziet hoeveel er wordt geïnvesteerd, in Duitsland, in Frankrijk; als je ziet wat voor mogelijkheden Nederland als gasland heeft om de bestaande infrastructuur weer te gebruiken en daar ook internationaal veel werkgelegenheid en handel uit te halen, dan denk ik: tempo, tempo, tempo.

Natuurlijk, we hebben de kabinetsformatie die niet opschiet. Er is een kabinetscommissie ingesteld en er komt een nationale waterstofagenda. Dan is mijn laatste vraag: wanneer kunnen we die tegemoetzien? Gaat dit door, ongeacht die kabinetsformatie? Als dit nog lang gaat duren, komt u daar dan nog mee? Ik denk dat het land daar heel erg behoefte aan heeft.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Pijlman.

Wenst een van de leden in tweede termijn nog het woord? Dat is niet het geval. Staatssecretaris, bent u in de gelegenheid om direct te antwoorden? Vijf minuten, zegt u? Dan schors ik tot 11.20 uur.

De vergadering wordt van 11.16 uur tot 11.20 uur geschorst.

De **voorzitter**:
Ik geef het woord aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
Dank u wel, voorzitter. Hartelijk dank voor de woorden en de vragen van de leden.

Mevrouw Kluit, die mede sprak namens de Partij van de Arbeid, vroeg of de Kamer op de hoogte kan worden gehouden over de ontwikkeling van de gedachten rondom fair share en fair trade. Ik heb al aangegeven dat ik van plan ben om een afbouwpad voor die eerste generatie te gaan vormgeven. Ik stel voor dat ik in die brief ook wat nadere informatie geef over het beeld van fair trade in plaats van fair share. Hoe houden we dat met elkaar toch goed in de gaten? Want dat is eigenlijk de vraag van mevrouw Kluit. Ik stel voor dat ik dat in die brief meeneem. Die toezegging doe ik graag.

Daarnaast noemde zij het punt van de hand aan de kraan. De NEa maakt jaarlijks een rapportage. Daarin zal zichtbaar worden in welke sectoren wat wordt ingeboekt. De financiële component daarvan zal lastig worden omdat dat bedrijfsvertrouwelijke informatie betreft die van heel veel factoren afhankelijk is, maar zo heeft u wel inzicht in de omvang van de stromen. Nogmaals, het inboeken kost altijd extra geld, meer dan bij fossiel, dus er is niet zomaar een financieel voordeel uit te behalen. Via de jaarlijkse rapportage heeft u jaarlijks inzage in de omvang. Zoals ik heb aangegeven, hebben we hier het afgelopen jaar bij de zeevaart op basis van de omvang nog eens naar gekeken en weer dingen aangepast. Die mogelijkheid is er ook. U krijgt dit dus jaarlijks. Hetzelfde geldt voor het verzoek om bij de VTH, bij de inzet van inspecteurs, aan te geven wat er fysiek en administratief aan is. Ik zal de NEa vragen of zij in haar jaarrapportage wil ingaan op de vraag in welke mate de inzet van de inspecteurs verdeeld is over fysieke en administratieve controles, zodat we daar met elkaar een beeld van houden.

De heer Raven vroeg mij om een aantal punten te betrekken bij het onderzoek. Daar ben ik graag toe bereid. Hij wil dat ik de mogelijkheden voor versnelling in kaart breng. Dat is precies de reden waarom het interessant is om dit onderzoek te doen, omdat we dan kunnen kijken welke bijdrage dat zou kunnen leveren. Ik denk dat ook het aspect van de biodiversiteit kan worden meegenomen in de beoordeling van de kansen die het meervoudig grondgebruik biedt. Dat kan dan worden meegenomen in de afweging tegen andere opties. Ik zal dit samen moeten doen met een aantal collega's, bij LNV en EZK. Als het mogelijk is, hopen we uw Kamer daarover nog dit jaar te informeren. Dat zal dan waarschijnlijk wel tegen het einde van het jaar zijn. Anders wordt het wellicht begin volgend jaar, maar dat is ongeveer de termijn die we hopen te kunnen realiseren.

De heer Raven vroeg ook: zou er ook op andere terreinen niet moeten worden nagedacht over meervoudig landgebruik? Het is misschien goed om te zien dat hierover in het kader van de NOVI wordt nagedacht. Denk bijvoorbeeld aan zonnepanelen op daken van distributiebedrijven of zonnepanelen die op het water drijven, waarbij dat water meteen benut wordt als klimaatadaptatiebuffer. Zo wordt hier breder over nagedacht. Het is heel terecht dat u daar aandacht voor vraagt.

De heer Dessing vroeg naar de totale kosten voor de industrie. De industrie maakt geen kosten, want die is niet verplicht om dit te gebruiken. Het gaat dus echt over de wegvervoerders die de brandstof afnemen. Zij betalen uiteindelijk de kosten. De totale kosten hangen natuurlijk ook af van aan de ene kant de mate waarin we, bijvoorbeeld door verbreding van de opties, kosten kunnen inboeken, en aan de andere kant de vraag hoeveel vermenigvuldigingsfactoren we bijvoorbeeld geven aan waterstof om die richting te stimuleren. Met elkaar bepalen die factoren de balans voor de kosten per liter, maar u moet denken aan een paar cent per liter. Daar gaat het eigenlijk over.

U vroeg naar de omvang van de fraude. Daar is de Tweede Kamer over geïnformeerd. In 2019 is er een brief gestuurd waarin iets werd aangegeven over de omvang van de fraude. Het signaal uit de rapportage van de ILT gaf aan dat in 2016 ongeveer 20% van het totaal aan duurzame fysieke biobrandstoffen die in Nederland door de NEa zijn geadministreerd in die jaren, daaronder zou kunnen vallen. Dat was echt fors. Daarom hebben we ook fors ingegrepen en is deze wet ook zo van belang, omdat we daarmee het toezicht op en de handhaving in de keten versterken.

Dat was misschien voor een deel ook een antwoord op de vraag van de heer Pijlman over de BKE. Mijn excuses dat ik die in de eerste ronde niet had meegenomen. Waarom introduceren we de BKE niet per 1-1-2022? Juist omdat we ervoor gewaarschuwd zijn dat de systematiek, zoals die nu in elkaar zit, niet voldoende waarborgen zou bieden tegen fraude. De BKE zou als aanvullend voordeel hebben dat je nog nadrukkelijker kunt sturen op CO_2-emissies in de keten.
Om die reden zou je het graag willen, maar je wilt dat alleen maar doen als je het systeem daarmee niet fraudegevoeliger maakt. Daar hebben we nauw overleg over met de NEa, de toezichthouder. Die heeft ons gewaarschuwd en gezegd

dat het nu nog niet robuust genoeg is, waardoor je misschien extra mogelijkheden zou creëren voor fraude. Dat willen we niet. Maar tegelijkertijd willen we dit instrument wel verder doorontwikkelen. Daarom zit het wel in de wet, maar wordt het nu nog niet toegepast, zodat we het nader kunnen uitwerken. Als we het gevoel hebben dat het robuust genoeg is om het te kunnen toevoegen, kunnen we het toevoegen en daarmee de hele verduurzaming van biobrandstoffen versterken. Te zijner tijd zal de keuze rondom de BKE ook worden voorgehangen bij beide Kamers. U wordt daar dus bij betrokken.

Meneer Dessing vroeg nog naar grondstoffen uit China en zei: maken we ons niet zorgen over hoe het toezicht en de handhaving daar plaatsvinden? Specifieke stromen uit China kunnen nader bekeken worden. Wanneer biogrondstoffen aan de duurzaamheidscriteria voldoen, moeten ze in principe ingezet worden, maar dit is eigenlijk een vraagstuk dat we in Europees verband moeten bespreken. Is er aanleiding om te veronderstellen dat je daar toch nog extra controle op moet zetten? Nogmaals, deze wet is echt een stap in de richting van versterking van die controle. Dat is een hele belangrijke reden waarom het zo noodzakelijk is om deze stap in de wet te verankeren.

De heer Pijlman vroeg ook nog naar de nationale waterstofagenda. Ik weet niet exact wanneer we die kunnen sturen. Dat is het eerlijke antwoord. Maar daar wordt natuurlijk hard aan doorgewerkt, omdat de hele ontwikkeling van ideeën over waterstof natuurlijk ook belangrijk is in de context van de gesprekken die nu lopen. Een van u refereerde aan de hoop op een spoedige formatie. Dat betekent dat ik hier snel niet meer hoef te staan, in ieder geval niet in deze functie. Ik kan daar niet zo heel erg veel over zeggen. Ik moet natuurlijk eigenlijk zeggen: dat ik hier snel niet meer zou mogen staan. Dus wat betreft de vraag wanneer die agenda precies komt: er wordt hard aan doorgewerkt. Het is een ontzettend belangrijk onderwerp in de breedte van onze economie. Dat schetste u terecht. Het onderscheid tussen grijze, groene en blauwe waterstof is natuurlijk heel cruciaal, want je hebt alleen maximale winst bij waterstof die je maakt van de windenergie of de zonne-energie die je over hebt en die je niet direct kunt inzetten, om het maar even simpel te zeggen. Want anders heb je altijd efficiencyverlies en dan is het maar de vraag of dat uiteindelijk de meest hoogwaardige inzet is. Dat is een hele belangrijke discussie. Ik kan me heel goed voorstellen dat u zegt: dat is een belangrijk onderwerp om eens nader met elkaar te bespreken. Daar refereerde de heer Dessing aan.

Ik hoop dat ik daarmee de vragen van de leden in tweede termijn heb kunnen beantwoorden.

Mevrouw **Kluit** (GroenLinks):
Dank, staatssecretaris. Ik heb nog twee vervolgvragen. De staatssecretaris geeft aan dat het vanwege het bedrijfsgeheim niet mogelijk is om specifiek inzicht te geven in de inkomsten die de luchtvaart en de zeevaart uit de verkoop van HBE's krijgen. Ik begrijp dat tot op zekere hoogte, maar tegelijkertijd kan het kabinet zelf bepalen welke informatie van bedrijven openbaar moet zijn en welke niet. Is het wellicht mogelijk om, op basis van de informatie die de NEa aanlevert, een analyse te laten maken door het kabinet waarin een bandbreedte wordt aangegeven van wat de verschillende sectoren daaraan overgehouden hebben? Ik vraag dit om misschien zoekwerk voor de Kamer te voorkomen, want anders moeten wij gaan bellen en alles gaan uitzoeken.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
De inzet van biobrandstoffen in een vliegtuig of een schip kost meer dan de inzet van fossiele brandstoffen. Een luchtvaartmaatschappij die besluit om biokerosine te tanken betaalt daar dus meer voor dan een luchtvaartmaatschappij die dat niet doet.

De **voorzitter**:
Mag ik de leden vragen om enige rust in de zaal te betrachten en het liefst niet door de spreker heen te praten? Dank u. Gaat uw gang.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
Dus het is de producent van biokerosine die, om de totale prijs van de biokerosine die hij aan de luchtvaartmaatschappijen kan aanbieden iets te drukken, HBE's kan proberen te verkopen in dat handelssysteem van HBE's. Maar het is niet de luchtvaartmaatschappij die het voordeel krijgt. De luchtvaartmaatschappij heeft dan alleen de optie om biokerosine te tanken die niet tweeënhalf keer zo duur is, maar misschien twee keer zo duur is als gewone kerosine. Daarom ben ik een beetje op zoek naar waar mevrouw Kluit naar op zoek is wanneer ze het heeft over een "voordeel voor de sector", want het is een iets kleiner nadeel. De vrijwillige inzet van biobrandstoffen in de scheepvaart en de luchtvaart is een extra kostenverplichting die de sectoren op zich nemen, omdat ze nog niet onder de bijmengverplichting vallen. Dat zal hopelijk onder een daadwerkelijk eigen systeem voor de scheepvaart en de luchtvaart wel gelden. Dan moet je ook zorgen dat je dit niet via de route van het wegverkeer allemaal gaat financieren. Ik geloof dat daar de zorg van mevrouw Kluit zit. Daarvoor is belangrijk dat we hebben gezegd dat het stopt in 2025.

Mevrouw **Kluit** (GroenLinks):
Het zijn eigenlijk twee dingen waar onze zorgen zitten. Onze zorgen zitten in het concurrentievoordeel dat in de transport- en logistieksector ontstaat. Een kleiner nadeel is ook een voordeel. Als je met een vrachtwagen rijdt, moet je de kosten betalen van de HBE en die staan ongeveer gelijk aan de kosten van de biobrandstoffen die je gebruikt. Bij de luchtvaart krijg je daar nog de inkomsten van een verkochte HBE voor terug.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
Nee, want het is niet de luchtvaartmaatschappij die dat krijgt. Daar zit precies de ontwikkeling. Zeker in de luchtvaart is het nog heel, heel erg klein. In de jaarlijkse rapportage zullen we ook laten zien wat het is. We kunnen misschien wel kijken of we een indicatie kunnen geven van wat gemiddeld gezien de kosten zijn van een liter biokerosine ten opzichte van een liter gewone kerosine. Wellicht kunnen we in die zin kijken of we iets nadere informatie kunnen geven over de orde van grootte van de extra kosten die de luchtvaartmaatschappijen en de zeevaartmaatschappijen die dat aangaan op zich nemen. Nogmaals, omdat het een handelssystematiek is, zijn degenen die wel de verplichting hebben om HBE's in te leveren, niet verplicht om de bioke-

rosine-HBE's af te nemen. Dat zullen ze alleen maar doen als het niet duurder is dan de andere opties die op de markt beschikbaar zijn. Daarom biedt een uitbreiding met scheepvaart en luchtvaart de mogelijkheid om de kosten voor iedereen in het systeem lager te maken. Dan heb je het ook over een voordeel voor degenen die in het wegtransport HBE's eigenlijk tegen een lagere prijs kunnen verwerven dan anders. Ik vraag me af of het voordeel dat u schetst een verstoring is van het concurrentieveld.

De **voorzitter**:
Tot slot mevrouw Kluit.

Mevrouw **Kluit** (GroenLinks):
Ik denk dat de staatssecretaris en ik eigenlijk dezelfde vraag hebben. Die laatste vraag zouden wij graag transparant willen hebben. Misschien valt het allemaal mee, misschien gaat het nergens over, maar misschien gaat het over heel veel. Dat zouden we heel graag in beeld willen hebben. Dan is eigenlijk de vraag: hoeveel gaat er naar de zeevaart en de luchtvaart aan biokerosine of biobrandstoffen of -grondstoffen en wat is ongeveer de prijs van één HBE waarmee je dat kunt wegstrepen? Dat zouden we toch in beeld kunnen krijgen?

De **voorzitter**:
Tot slot de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
De omvang is zeker in beeld te krijgen. Wat betreft de prijs van een HBE: in een jaarrapportage zal zeker ook aan te geven zijn wat de gemiddelde prijs van een HBE was. Als we het op die manier kunnen doen, hebben we daar zeker een beeld van en kunnen we op basis van de combinatie wellicht de analyse maken of het gaat zoals we willen — volgens mij verschillen we daarover niet heel erg van gedachten — en kunnen we zo de vinger aan de pols houden.

Mevrouw **Kluit** (GroenLinks):
Dan zijn we eruit.

De heer **Dessing** (FVD):
Voorzitter, dank u wel. Misschien om de staatssecretaris even te helpen en ook om het voor de Kamer te verduidelijken het volgende. Ik weet dat biokerosine op dit moment vier keer zo duur is als gewone kerosine. De bijmengverplichting van 14% — die in de Ontwerp-Luchtvaartnota ook is voorgesteld — zou voor de KLM een operationele kostenverhoging van 40% betekenen. Dan hebben we het over enorme kosten. Dat lijkt me toch best ingewikkeld voor de luchtvaartmaatschappijen. Kan de staatssecretaris dat bevestigen?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
Dat is inderdaad een concrete illustratie van wat er aan de hand is. Als de luchtvaartsector zo'n verplichting op zich neemt, betekent dit dat de luchtvaartmaatschappijen extra kosten voor hun rekening moeten nemen. Dat klopt.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Ik sluit de beraadslaging en kom tot afhandeling van het wetsvoorstel.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:
Wenst een van de leden stemming over dit wetsvoorstel? Dat is het geval. De heer Dessing verlangt stemming. Dan stel ik voor dat we in verband met het aflopen van de implementatietermijn van de richtlijn vandaag na de lunchpauze stemmen over het wetsvoorstel.

Ik schors de vergadering voor de lunchpauze tot 13.30 uur.

De vergadering wordt van 11.37 uur tot 13.30 uur geschorst.