

**Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden**

## 2900

Vragen van de leden **Ziengs** en **Lodders** (beiden VVD) aan de Staatssecretarissen van Infrastructuur en Waterstaat en van Financiën over *de antwoorden op de vragen over het bericht «Schonere diesel tanken kan sinds kort ook in Roden»* (ingezonden 3 februari 2021).

Antwoord van Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 26 maart 2021).

Vraag 1

Bent u bekend met de antwoorden op de Kamervragen over het bericht «Schonere diesel tanken kan sinds kort ook in Roden»<sup>1</sup>?

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Kunt u zich voorstellen dat de vragenstellers teleurgesteld zijn in de antwoorden die louter een feitelijke weergave zijn en geen antwoord geven op de vragen over alternatieve duurzame brandstoffen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2

Ik vind het vervelend om te horen dat de vraagstellers teleurgesteld zijn. De antwoorden waaraan u refereert schetsen de werking waarmee Nederland alle hernieuwbare energie, dus ook alternatieve hernieuwbare brandstoffen zoals HVO, op dit moment ondersteunt.

Vraag 3

Zou u vanwege de constatering die deze leden uit de antwoorden maken, dat u geen voorbeelden kent van bedrijven die omgeschakeld zijn op HVO100, kunnen verklaren waarom u daar niet van op de hoogte bent?

Antwoord 3

HVO100 is recent op bredere schaal in de markt geïntroduceerd. Ik ben op de hoogte van de ontwikkelingen rond en de inzet van HVO in wegtransport maar niet bekend met individuele bedrijven die zijn omgeschakeld naar HVO100. Ik ondersteun de transitie naar verdere CO<sub>2</sub> reductie binnen de inzet

<sup>1</sup> Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2020–2021, nr. 1403

van hernieuwbare brandstoffen samen met de sector. Met de implementatie van de Richtlijn hernieuwbare energie (RED II) is mijn ministerie met de markt voor hernieuwbare energie in gesprek, van aanbieders van HVO(100), ethanol tot hernieuwbare waterstof.

#### Vraag 4

Wanneer gaat u kennisnemen van deze voorbeelden en in gesprek met deze ondernemers die door het huidige beleid en de fiscale behandeling onnodige hoge kosten moeten maken om te verduurzamen, zeker in een tijd waarin bijvoorbeeld ondernemers het in de recreatiesector toch al zwaar hebben door corona? Wanneer wordt de kamer geïnformeerd over de uitkomsten van deze gesprekken?

#### Antwoord 4

Ik spreek regelmatig partijen uit de markt en sta altijd open om het gesprek aan te gaan met partijen die overstappen op hernieuwbare brandstoffen. Vanuit I&W is de Brandstoffentafel opgericht om de ontwikkeling van duurzame brandstoffen te bevorderen, en aan te sluiten bij ontwikkelingen in het buitenland en de kansen op groene groei te pakken. De tafel is een publiek-privaat initiatief met deelname van bedrijven, kennisinstellingen, NGOs en de overheid. Daarnaast organiseren mijn ministerie en de NEa verschillende sessies voor de sector in het kader van de RED II implementatie; door deze implementatie worden de door de VVD-fractie genoemde brandstoffen gestimuleerd. Ook via de nieuwsbrief van de NEa wordt de markt regelmatig op de hoogte gehouden. De Nederlandse systematiek om de RED II te realiseren, de jaarverplichting, stuurt binnen de beleidskaders op een kostenefficiënte invulling van de verplichting tot een toenemend aandeel hernieuwbare energie in vervoer. Dit mechanisme borgt dat ondernemers niet voor onnodig hoge kosten komen te staan. De mate waarin dit beleid stimulerend gaat werken voor HVO100 en bioLNG is met name afhankelijk van de nadere invulling in het Besluit energie vervoer voor de kalenderjaren 2022 tot en met 2030. Het Besluit zal ik nog voor de zomer aan de Kamer sturen.

#### Vraag 5

Zou u kunnen uitleggen waarom u alleen vasthoudt aan stimulering van nul emissie auto's en het gebruik van brandstoffen met een forse emissiereductie, zoals HVO100 en bioLNG, financieel zeer onaantrekkelijk maakt voor ondernemers die geen financiële ruimte hebben om over te gaan tot elektrische auto's maar wel een bijdrage wil leveren aan verduurzaming? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 5

Zoals aangegeven in de antwoorden op de Kamervragen over het bericht «Schonere diesel tanken kan sinds kort ook in Roden<sup>2</sup>, zet ik met de implementatie van de RED II, conform het Klimaatakkoord, in op een toenemend aandeel hernieuwbare energie. Afgezien van een aantal begrenzungen op bepaalde grondstoffen zijn de brandstoffeveranciers vrij in de keuze met welke energievorm zij aan deze verplichting voldoen, mits deze aan de duurzaamheidseisen uit de richtlijn voldoen.

Ik zet voor personenvervoer in op zero emissie. Voor zwaar wegtransport zet ik voor de transitieperiode in op een toename van het aandeel hernieuwbare brandstoffen via de RED II implementatie. Ook voor zwaar wegtransport is het uiteindelijke doel zero emissie maar in de transitiefase zullen juist brandstoffen als HVO en bioLNG onder deze verplichting opgeschaald en ingezet worden. HVO en bioLNG worden namelijk als dieselvervangers ingezet voor zware vervoerssectoren waar nog geen alternatieven voorhanden zijn. Deze brandstoffen concurreren daarom momenteel niet met de inzet op elektrische auto's. De brandstoffen passen in het brede plaatje om vervoer te verduurzamen. Ondernemers die omschakelen naar hernieuwbare brandstoffen dragen hierdoor bij aan onze doestelling.

<sup>2</sup> Aangangsel Handelingen, vergaderjaar 2020–2021, nr. 1403

#### Vraag 6

Kunt u bevestigen dat het doel van uw beleid is om de automobilist te dwingen om zo snel mogelijk over te stappen op zero-emissie auto's, die op korte termijn voor veel sectoren niet toepasbaar zijn of onevenredige kosten met zich meebrengen, terwijl de transitie naar HVO100 en bioLNG juist via deze sectoren voor snellere verduurzaming zorgt? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 6

De Visie Duurzame Energiedragers in mobiliteit en het Duurzaamheidskader hebben sectoren geïdentificeerd met langere transitiepaden naar zero emissie zoals zwaar wegtransport, luchtvaart en zeevaart waarbij transitiebrandstoffen zoals HVO(100) en bioLNG moeten bijdragen. Voor personenvervoer zijn momenteel al alternatieven in de markt en zet ik in op zero emissie. De inzet op zero emissie voor personenvervoer geeft meer ruimte voor de toepassing van HVO en bioLNG in de zwaar wegtransport, luchtvaart en zeevaart.

#### Vraag 7

Deelt u de mening dat u met uw huidige beleid kansen laat liggen en daarmee de verduurzaming op achterstand zet? Kunt u een uitgebreide reflectie geven waarom u niet overgaat tot het stimuleren van alternatieven die naast de zero-emissieauto's een stevige bijdrage kunnen leveren aan de reductiedalingen?

#### Antwoord 7

Voor het personenvervoer zijn er al alternatieven op de markt. Voor de sectoren waar nog geen alternatieven beschikbaar zijn, zoals zwaar wegtransport zet ik in op een toenemend aandeel hernieuwbare brandstoffen. Door de ophoging van de jaarverplichting moeten brandstofleveranciers meer hernieuwbare brandstoffen gaan inzetten in vervoer. Ik reken daarbij op de inzet van transitiebrandstoffen zoals HVO(100) en bioLNG. Doordat het personenvervoer elektrificeert zullen de hernieuwbare brandstoffen met name in zwaar wegtransport ingezet moeten worden richting 2030. De kaders voor deze hernieuwbare brandstoffen zijn uiteengezet in het Klimaatakkoord. HVO100 en bioLNG zijn brandstoffen die nog in ontwikkeling zijn. De productiecapaciteit moet nog opgeschaald worden. De verwachting is dat de verdere opschaling zich de komende jaren zal voltrekken door de verhoogde nationale jaarverplichting, gebaseerd op de toenemende Europese inzet vanuit de Richtlijn hernieuwbare energie. Ook stimuleer ik met 200 mln euro de inzet van onder meer bioLNG met de openstelling van de SDE++ voor geavanceerde hernieuwbare brandstoffen.

Zo meldde de gemeente Harlingen onlangs dat er in de haven een bioLNG installatie komt, waarbij rederij Doeksen heeft aangegeven bioLNG in de toekomst te willen inzetten in hun nieuwste passagiersschepen. HVO is ook inzetbaar in de scheepvaart en de conversietechnologie is vergelijkbaar met hetgeen benodigd is voor de inzet van biokerosine in de luchtvaart; dit is in lijn met de voorwaarden uit het duurzaamheidskader. Ik ben me er dus zeer van bewust dat deze brandstoffen een stevige bijdrage leveren aan de reductiedoelstellingen.

#### Vraag 8

Wat gaat u doen om de vraag naar HVO100 en bioLNG te vergroten nu u op de hoogte bent van de voordelen van deze brandstoffen voor de verduurzaming? Welke mogelijkheden ziet u om de stijgende vraag te versnellen?

#### Antwoord 8

Zoals is aangegeven in het antwoord op vraag 7 zal de vraag naar deze brandstoffen stijgen met de ophoging van de jaarverplichting. De RED II implementatie is een belangrijke stap, maar in verschillende trajecten kijk ik waar ik binnen de kaders van het Klimaatakkoord en de RED II implementatie het proces kan versnellen. Hiervoor zullen gesprekken met de ondernemers en de verschillende platforms en brancheorganisaties gevoerd gaan worden. Momenteel worden er op een aantal vlakken gekeken hoe bepaalde hernieuwbare brandstoffen verder ondersteund kunnen worden. Ten eerste is bioLNG opgenomen als route in de SDE++ voor geavanceerde hernieuwbare brandstoffen. Naast de jaarverplichting zal er dus extra stimulans komen vanuit de SDE++ om bioLNG te ontwikkelen. Ten tweede wordt er ook in het

traject vrachtwagenheffing gekeken hoe brandstoffen zoals HVO100 en LNG binnen de jaarverplichting versneld gestimuleerd kunnen worden voor zwaar wegvervoer. Voor de voortgang verwijs ik naar de laatste kamerbrief van de vrachtwagenheffing<sup>3</sup>.

#### Vraag 9

Ziet u naast de stijgende vraag nog andere mogelijkheden om de prijs van HVO100 aantrekkelijker te maken? Zo ja, welke? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 9

Zie het antwoord op vraag 8.

#### Vraag 10

In welke mate zal voor HVO100 een verzoek om teruggaaf van accijns slagen? Hoe vaak is een dergelijk verzoek voor HVO100 gehonoreerd in de afgelopen jaren? Hoe gaat u de mogelijkheid van teruggaaf van accijns effectief communiceren naar relevante partijen? Hoe zit dit voor bioLNG?

#### Antwoord 10

De slagingskans is afhankelijk van het feit of voldaan is aan de voorwaarden. De teruggaafregeling beoogt compensatie te bieden voor de lagere energie-inhoud van biobrandstoffen en hernieuwbare brandstoffen in vergelijking met de traditionele fossiele brandstoffen. Voor biobrandstoffen of hernieuwbare brandstoffen geldt dat op verzoek een teruggaaf kan worden verleend, mits aan de voorwaarden in de Wet op de accijns is voldaan. Enkele van die voorwaarden zijn dat teruggaaf slechts wordt verleend indien de biobrandstof of hernieuwbare brandstof een lagere energie-inhoud heeft dan de gelijkwaardige fossiele brandstof en indien 10 procent of meer van de in de motorbrandstof aanwezige energie afkomstig is van de biobrandstof of hernieuwbare brandstof.

De teruggaaf van accijns bedraagt een percentage van het accijnstarief van de gelijkwaardige motorbrandstof. Dit percentage is gelijk aan het verschil in energie-inhoud van de biobrandstof of hernieuwbare brandstof en die van de gelijkwaardige motorbrandstof, uitgedrukt als percentage van de energie-inhoud van de gelijkwaardige motorbrandstof. Voor de vaststelling van de energie-inhoud per volume van de biobrandstof of hernieuwbare brandstof en die van de gelijkwaardige motorbrandstof wordt voor zover mogelijk uitgegaan van hetgeen hiertoe is opgenomen in bijlage III van de Richtlijn hernieuwbare energie. In die bijlage is de energie-inhoud van de meeste op dit moment bekende biobrandstoffen opgenomen alsmede die van benzine en diesel.

Of HVO100 of bioLNG voldoen aan de voorwaarden, dient uit een eventuele teruggaafaanvraag te blijken. Indien de energie-inhoud vergelijkbaar is met de fossiele variant, komen zij niet in aanmerking voor een teruggaaf van accijns. Indien de energie-inhoud lager is dan die van de fossiele variant en aan de andere voorwaarden is voldaan, kan mogelijk sprake zijn van een gedeeltelijke teruggaaf van accijns.

Sinds de invoering van deze teruggaafregeling wordt op de website van de rijksoverheid en van de Douane reeds aangegeven dat, onder voorwaarden, een teruggaaf van accijns mogelijk is voor biobrandstoffen en hernieuwbare brandstoffen.

#### Vraag 11

Welke mogelijkheden ziet u naast de stijgende jaarverplichting om het gebruik van HVO100 en bioLNG aantrekkelijk te maken?

#### Antwoord 11

Zie het antwoord op vraag 8.

#### Vraag 12

Kunt u een overzicht geven van mogelijke maatregelen die het gebruik van HVO100 en bioLNG kunnen stimuleren, zoals bepaalde vormen van subsidie en/of fiscale prikkels (graag inclusief financiële consequenties)?

<sup>3</sup> Kamerstuk 31 305, nr. 314

Antwoord 12  
Zie het antwoord op vraag 8.

Vraag 13  
Zijn er naast de afspraak uit het Klimaatakkoord om bij de stijgende verplichting niet meer voedsel- en voedergewassen (zoals plantaardige oliën) in te zetten dan het niveau van 2020, nog andere belemmeringen voor de omzetting van de in oorsprong restproducten zoals plantaardige oliën en restafval? Zo ja, welke?

Antwoord 13  
De RED II introduceert een limiet op Annex IXb-grondstoffen (zoals gebruikt frituurvet). Deze limiet stelt vast dat deze grondstoffen maximaal op 1,7% (3,4% inclusief dubbel telling) mogen bijdragen aan de transportverplichting uit de Richtlijn. In het Besluit energie vervoer wordt deze limiet gezien voor de Nederlandse context.

Vraag 14  
Hoe gaat u mogelijke logistieke problemen bij de grootschalige distributie van HVO100 en bioLNG voorkomen? In welke mate voert u gesprekken met de relevante producenten en pomphouders? Zijn er belemmeringen om grootschalige productie en distributie van HVO100 en bioLNG te versnellen? Zo ja, welke?

Antwoord 14  
De huidige HVO-productie is nog in de opschalingsfase. Een aantal producenten heeft aangegeven HVO productie te willen initiëren binnen Nederland. Uiteraard stimuleren we deze ontwikkelingen om de verdere opschaling van HVO te versnellen. HVO kan ingezet worden in de bestaande infrastructuur (pomp, brandstoffen en motoren), waar voor LNG geldt dat er infrastructuur opgezet moet worden. Wat betreft bioLNG heeft Nederland de afgelopen jaren de LNG markt ondersteund om LNG infrastructuur op te zetten (trucks en vulpunten), waaronder de laatste 2 jaar een subsidieregeling via IenW. Verder ben ik voornemens om de inzet van biogas binnen de jaarverplichting via het gasnet te laten lopen. Momenteel is dit niet mogelijk voor bioLNG. De aanpassing zal onderdeel zijn van de Regeling energie vervoer. Dit zal de opschaling van bioLNG in Nederland verder ondersteunen.

Vraag 15  
Wat zijn de verschillen tussen HVO100 en bioLNG? Kunnen beide op afzienbare termijn brandstoffen grootschalig geproduceerd en gedistribueerd worden?

Antwoord 15  
HVO100 staat voor 100% Hydrotreated Vegetable Oils. HVO is een hoogwaardige hernieuwbare dieselvervanger. In principe kunnen de meeste dieselveertuigen op HVO rijden, omdat deze voldoet aan de dieselnorm. BioLNG staat voor Liquefied Natural Gas gemaakt uit biograndstoffen. BioLNG is weliswaar een dieselvervanger, maar kan niet in een dieselveertuig, hiervoor is een andere motor en andere tankinfrastructuur nodig. BioLNG is compact en is daardoor goed in te zetten voor de lange afstand (zwaar wegtransport, scheepvaart). Vanuit dit perspectief lijkt HVO makkelijker op te schalen dan bioLNG. Echter de grondstoffen voor beide brandstoffen zijn veelal complementair en zorgen voor een verbreding van de grondstoffebasis. Beide brandstoffen zijn nodig om de opschalende ambities te realiseren.

Vraag 16  
Kunt u bovenstaande vragen één voor één beantwoorden?

Antwoord 16  
Ja.