

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over het Besluit energie vervoer (RED II) kalenderjaren 2022 t/m 2030 (Kamerstuk 32 813, nr. 864)

De fungerend voorzitter van de commissie,  
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,  
Meijer

## I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave	blz.
Inleiding	2
Algemeen	2
VVD-fractie	2
D66-fractie	4
CDA-fractie	4
SP-fractie	5
GroenLinks-fractie	6
ChristenUnie-fractie	6
BBB-fractie	7

### Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de stukken behorend bij het schriftelijk overleg Besluit energie vervoer (Renewable Energy Directive (RED) II) kalenderjaren 2022 t/m 2030 en hebben hierover nog enkele vragen/opmerkingen.

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van Besluit energie vervoer (RED II) kalenderjaren 2022 t/m 2030.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van het Besluit energie vervoer (RED II) kalenderjaren 2022 t/m 2030 en hebben hierover nog enkele vragen.

De leden van de SP-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de uitgewerkte voorstellen aangaande het Besluit energie vervoer. Deze leden hebben hierbij nog enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben het besluit gelezen en hebben hier nog enkele vragen en opmerkingen over.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de wijziging Besluit energie vervoer.

Het lid van de BBB-fractie heeft kennisgenomen van de Kamerbrief over het Besluit energie vervoer. De Kamerbrief maakt duidelijk dat de doelstelling hoger is dan met bestaande technieken kan worden waargemaakt. Het lid van de BBB-fractie heeft hierover dan ook wat opmerkingen.

### Algemeen

#### VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie vragen of de Staatssecretaris meer inzicht kan geven in de procedure voor spoedige behandeling en publicatie. Deze leden vragen of de publicatie nog in december 2021 kan plaatsvinden, zodat inwerkingtreding per 1 januari 2022 een feit kan zijn. Dit is van belang voor leveranciers van biobrandstoffen.

#### *Hoofdpijnen wijziging Besluit energie vervoer*

De leden van de VVD-fractie lezen dat de limieten voor grondstoffen, onder andere uit voedsel en voedergewassen, zijn gekoppeld aan de consumptie in het voorafgaande jaar. Het jaar 2020 was een coronajaar

en, naar mening van deze leden, om die reden niet representatief voor de vervoerssector. Deze leden vragen of de Staatssecretaris kan uitdrukken wat het onverwachte effect van de coronamaatregelen in de hoogte van de limieten is. De limieten blijven procentueel stabiel, maar doordat de inzet van fossiele brandstoffen de komende jaren zal afnemen, zal de absolute inzet van gelimiteerde biobrandstoffen ook afnemen. Deze leden vragen of hier in het kader van de limieten geen rekening mee zou moeten worden gehouden en of deze niet geleidelijk zouden moeten ophopen.

De leden van de VVD-fractie constateren dat er in totaal een ambitie is van 65 petajoule (PJ) uit hernieuwbare brandstoffen. 5 PJ daarvan moet voortkomen uit de binnenvaart. Deze leden lezen alleen dat dit in het besluit wordt losgelaten, waarbij de reductieverplichting in totaal wel blijft staan. Deze leden vragen hoe de ophoging van het groeipad eruitziet, zodat de 65 PJ toch gaat worden gehaald. Hoe ziet dat eruit voor de binnenvaart? Daarnaast vragen deze leden wat de Staatssecretaris doet om toch een realistisch gebruik van biobrandstoffen te realiseren in de binnenvaart, waarbij er de zekerheid is op het gebruik zonder problemen voor scheepsmotoren.

De leden van de VVD-fractie vragen wat de reden is waarom er maar 2,4% biobrandstoffen wordt ingezet uit voedsel en voedergewassen, gelet op het feit dat dit veel lager is dan de voorgestelde 5%. Deze leden vragen of de Staatssecretaris bereid is de 1%+ flexibiliteit in te zetten. Hiermee blijft het gebruik binnen het percentage van 5% en is er geen extra impact op het milieu.

De leden van de VVD-fractie zien graag dat een gelijk speelveld binnen de Europese Unie wordt bewaakt. Deze leden vragen of de Staatssecretaris kan bevestigen dat er niet per specifieke grondstof in Annex IX andere keuzes worden gemaakt in de toepassing van dubbelrekening of het subdoel voor geavanceerde biobrandstoffen.

De leden van de VVD-fractie of de Staatssecretaris de bevestiging kan geven dat «afval», «residuen» en niet-plantaardige materialen altijd zijn uitgezonderd van het limiet op voedsel- en voedergewassen.

De leden van de VVD-fractie benadrukken het belang om grondstoffen binnen de transportsector in te zetten waar deze netto de meeste klimaatwinst opleveren. Deze leden vragen of de Staatssecretaris kan aangeven in hoeverre, bij bijvoorbeeld het bijmengen in de luchtvaart, er een onderscheid wordt gemaakt tussen nieuwe grondstoffen en technologieën, zoals synthetische brandstoffen, en de al gebruikte, meer volwassen luchtvaartbrandstoffen. Zou de Staatssecretaris kunnen onderzoeken welke inzet van grondstoffen de meeste klimaatwinst oplevert?

#### *Gevolgen voor burgers, bedrijven, overheid en milieu*

De leden van de VVD-fractie benoemden al eerder dat zij graag zien dat er een gelijk speelveld is binnen de Europese Unie. In aanvulling hierop vragen deze leden of het bij de Staatssecretaris bekend is of bijvoorbeeld onze buurlanden de reductieverplichting voor de binnenvaart op dezelfde wijze zullen implementeren, met een vergelijkbare kostenverhoging.

## **D66-fractie**

De leden van de D66-fractie zien met de uitwerking van het Besluit energie vervoer dat zero-emissiemobiliteit verder wordt gestimuleerd en de meer duurzame brandstoffen worden versterkt. Deze leden vragen de Staatssecretaris om tot een snelle invoering te komen van besluit en regeling.

De leden van de D66-fractie lezen dat de Staatssecretaris evalueert of in de toekomst de dubbeltelling behouden dient te worden. Deze leden vragen op basis van welke factoren zal worden besloten over het behoud van de dubbeltelling.

De leden van de D66-fractie vragen met oog op de toekomst en de introductie van RED III of de Staatssecretaris zich ook bij de onderhandelingen in Europa gaat inzetten om elektriciteit van niet alleen publieke laadpalen, maar ook private laadpalen standaard mee te tellen. Tevens vragen deze leden de Staatssecretaris om zich bij de Europese onderhandelingen in te zetten voor het inboeken van opgewekte stroom direct van het dak van de elektrische auto, vrachtwagen of bus.

## **CDA-fractie**

De leden van de CDA-fractie merken op dat in het Besluit energie vervoer het bijmengpercentage voor conventionele biobrandstoffen tot 2030 wordt gemaximeerd op 1,4% (het niveau van 2020). Dit percentage is daarmee tot 2030 gebaseerd op de inzet biobrandstoffen in 2020. Echter de Nederlandse Emissieautoriteit en Energieopwek.nl bestempelen 2020 als een niet representatief jaar, omdat er tijdens de COVID-19-pandemie veel minder werd gereden (en dus getankt) vanaf april van dat jaar. Is de Staatssecretaris het met deze leden eens dat het extrapoleren van de gegevens over het eerste kwartaal van 2020 naar een heel jaar een realistischere weergave zou geven, aangezien er in deze periode nog wel regulier gereden werd? Is de Staatssecretaris bereid om in plaats van het volledige jaar 2020 het eerste kwartaal van 2020 als referentiepunt te nemen? Zo nee, waarom niet?

De leden van de CDA-fractie constateren dat Studio Gear Up in opdracht van het ministerie onderzoek heeft uitgevoerd over een uitfasering van biobrandstoffen uit voedsel- en voedergewassen. Uit dit onderzoek volgt dat er geen correlatie is tussen de inzet van deze biobrandstoffen en voedsel- prijzen en/of tekorten. Tevens blijkt dat uitfasering betekent dat er meer fossiele brandstof in het systeem komt, waarmee de uitstoot van koolstofdioxide (CO<sub>2</sub>) toeneemt. Ook stelt deze studie dat er onvoldoende aandacht is voor meervoudige valorisatie van gewassen. Voorts merken deze leden op dat de Studiegroep Klimaatopgave (Kamerstuk 32 813, nr. 685) aangeeft dat het mogelijk is om, met in achtneming van de duurzaamheidseisen, de inzet van hernieuwbare brandstoffen te verhogen. Deze inzet wordt echter momenteel begrensd door de afspraken in het Klimaatakkoord. Deze leden menen dat, gezien het bovenstaande en gezien het feit dat het risico op indirecte landverandering door de inzet van gewassen zoals maïs en suikerbieten nihil is en geborgd is door het Europese en Nederlandse plafond (respectievelijk 7% en 5%), een beleidsherijking over de inzet van biobrandstoffen overwogen zou moeten worden. Deze leden vragen de Staatssecretaris welke mogelijkheden hij ziet om toch maximaal gebruik te maken van specifieke groepen conventionele biobrandstoffen (zoals hernieuwbare ethanol uit maïs) om de CO<sub>2</sub>-uitstoot van transport verder te beperken. Dit in het licht van het feit dat er van de overweging uit het Klimaatakkoord om geen biobrandstoffen in te zetten die een onwenselijke impact hebben op landgebruik of voedselprijzen aantoonbaar geen sprake is. Tevens vragen

deze leden waarom er, gezien het bovenstaande, geen gebruik wordt gemaakt van de ruimte die RED II biedt om +1 procentpunt af te wijken van het percentage conventionele biobrandstoffen ten opzichte van de inzet ervan in 2020.

De leden van de CDA-fractie zijn er voorstander van om beter presterende conventionele biobrandstoffen anders te behandelen en merken op dat artikel 26.1 van RED II daartoe ook de mogelijkheid biedt. Deze leden merken op dat door de meest duurzame conventionele biobrandstoffen maximaal in te zetten (2,7%) het aandeel duurzame energie in transport meer dan verdubbeld kan worden zonder dat dit ongewenste negatieve (indirecte) effecten heeft. Deze leden vragen de Staatssecretaris of hij de mening deelt dat, wanneer er differentiatie mogelijk is tussen conventionele biobrandstoffen en enkel die conventionele biobrandstoffen extra ingezet worden die bewezen duurzaam geproduceerd worden (en een zeer lage «Indirect Land Use Change (ILUC)»-factor en lage koolstofintensiteit hebben en waardevolle bijproducten leveren), Nederland substantieel meer hernieuwbare brandstoffen kan inzetten. Zo nee, waarom niet? Is de Staatssecretaris in dit kader bereid om een extra inzet van die zeer duurzame conventionele biobrandstoffen toe te staan die inclusief toepassing van de ILUC-factor een broeikasgasbesparing ten opzichte van fossiele brandstoffen realiseren van meer dan 60%? Zo nee, waarom niet?

### **SP-fractie**

De leden van de SP-fractie hebben niet ingestemd met de betreffende wijziging van de Wet milieubeheer. Dat neemt niet weg dat deze leden de uitwerking van de moties van de leden Alkaya en Bisschop (Kamerstuk 35 626, nr. 25 en Kamerstuk 35 626, nr. 26) met belangstelling tegemoetzien. Binnenvaartschippers hebben gemeld dat zij zich onvoldoende betrokken voelen bij het onderzoek naar de risico's van biobrandstoffen in de binnenvaart. Deze leden hopen dat de Staatssecretaris van nu af aan de handschoen oppakt en de sector volwaardig betreft bij het vervolg van het in gang gezette onderzoek. Kan de Staatssecretaris dit toezeggen? De aard van de klachten van de binnenvaartsector hebben deze leden reeds omschreven in de vragen die zij op 13 oktober jongstleden hebben gesteld (Kamerstuknummer 2021Z17842). Kan de Staatssecretaris deze vragen spoedig beantwoorden, zodat zij betrokken kunnen worden bij de verdere afhandeling van het Besluit energie vervoer?

De leden van de SP-fractie zijn blij dat de binnenvaart in afwachting van het onderzoek naar de veiligheid van biobrandstoffen in relatie tot scheepmotoren zijn gevrijwaard van de jaarverplichting. Dat dit niet tevens geldt voor de reductieverplichting vinden deze leden zeer kwalijk. De Staatssecretaris voert hiermee een democratisch genomen besluit van de Kamer simpelweg niet volledig uit. Kan de Staatssecretaris toelichten wat de consequenties zouden zijn als Nederland – conform de hiertoe aangenomen motie – besluit om ook de reductieverplichting pas te handhaven, zodra er garanties verschaft kunnen worden over de duurzaamheid van de beoogde stoffen en de risico's die dit met zich meebrengt voor de mensen die ermee moeten varen?

De leden van de SP-fractie zijn tot slot verbaasd dat de Staatssecretaris ten aanzien van de motie-De Hoop omtrent een afbouwscenario voor het gebruik van voedsel,- en voedergewassen (Kamerstuk 35 626, nr. 21) aangeeft dat ontbossing in Noord-Amerika en Europa nauwelijks een risico vormt. In acht nemende dat meer sectoren een beroep zullen gaan doen op alternatieven die in de toekomst beschikbaar komen, beschouwen deze leden dat wel degelijk als een risico. Desondanks hopen

deze leden dat het Nederland zal lukken om tot een volledige afbouw te komen en steunen zij het streven van afbouw.

### **GroenLinks-fractie**

De leden van de GroenLinks-fractie zien graag dat met dit besluit elektrificering van mobiliteit wordt gestimuleerd. Deze leden zijn dan ook blij te lezen dat de aangenomen motie van het lid Bouchallikh over de vermenigvuldigingsfactor 4 toepassen voor elektrisch vervoer (Kamerstuk 35 626, nr. 15) wordt uitgevoerd. In het kader van Fit for 55 heeft de Europese Commissie echter aangekondigd dat de vermenigvuldigingsfactoren geschrapt gaan worden. Is de Staatssecretaris bereid zich in te spannen om deze vermenigvuldigingsfactoren te behouden, zodat de hogere ketenefficiency beloofd blijft worden ten opzichte van verbrandingsmotoren?

De leden van de GroenLinks-fractie lezen in de Kamerbrief over het stimuleren van hernieuwbare waterstof (Kamerstuk 32 813, nr. 868) dat men ook voor de inzet van groene waterstof in raffinaderijen aanspraak kan maken op hernieuwbare brandstofeenheden (HBE's). Wat zijn de effecten hiervan, zowel met betrekking tot de verwachte CO<sub>2</sub>-uitstootreductie als de jaarlijkse opbrengsten van de raffinaderijen?

De leden van de GroenLinks-fractie hebben met interesse het impact-assessment gelezen dat is gemaakt naar aanleiding van de motie van de leden De Hoop en Bouchallikh ten aanzien van beschikbaarheid van grondstoffen (Kamerstuk 35 626, nr. 22). Aan de hand hiervan hebben deze leden nog enkele vragen. Wat is de verwachte vraag naar biograndstoffen door inzet van biobrandstoffen in mobiliteit in 2030 (wegtransport, zeevaart en luchtvaart) en hoe verhoudt deze vraag zich tot het aanbod van duurzame biograndstoffen uit Nederland? Welke instantie monitort de (verwachte) cumulatieve vraag naar biograndstoffen vanuit alle sectoren gezamenlijk op basis van voorgenomen Nederlands beleid ten opzichte van het verwachte Europese aanbod van biograndstoffen? Zijn er specifieke grondstofketens waarvoor aanvullend beleid of acties nodig zijn, gezien de verwachte vraag vanuit mobiliteit en het (huidige) aanbod?

### **ChristenUnie-fractie**

De leden van de ChristenUnie-fractie zien de toename van hernieuwbare energie in vervoer door de implementatie van RED II als een onmisbare stap naar emissievrij vervoer. Deze leden steunen het doel van de Staatssecretaris om door middel van de jaarverplichting en het systeem van HBE's de marktkansen voor hernieuwbare elektriciteit en groene waterstof toe te laten nemen. Hiervoor zijn ook forse stappen nodig op het gebied van randvoorwaardelijke infrastructuur. In dat kader is het belangrijk dat er langjarige duidelijkheid komt over dit stimuleringskader, zodat ook hiervoor meer investeringszekerheid komt. Deelt de Staatssecretaris deze notie?

De leden van de ChristenUnie-fractie zijn optimistisch over de mogelijkheden voor elektrificatie, al dan niet via waterstof, in de mobiliteit. Deze leden zien daarmee ook de implementatie van de RED II op het gebied van het hanteren van vermenigvuldigingsfactoren voor zero emissie technieken in wegvervoer en binnenvaart als positief, naast een vermenigvuldigingsfactor van 2,5 voor groene waterstof. Deze leden staan achter de toegevoegde mogelijkheid in het concept om vermenigvuldigingsfactoren te doen gelden in de binnenvaart, zolang er, zoals nu gebeurt, voldoende flexibiliteit geboden kan worden in de keus voor verschillende toepassingen, zoals verwisselbare accu's of via elektrolyten. Deze leden

willen hierbij ook benadrukken dat er binnen de visserij veel innovaties plaatsvinden voor duurzame scheepvaart en dat daar ook specifieke subsidies voor beschikbaar zijn. Hoe vindt er uitwisseling plaats tussen visserij en overige scheepvaart? Is samenwerking voldoende mogelijk binnen de subsidievoorwaarden?

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben zorgen over de uitvoerbaarheid van de eerste optie voor het volledig kunnen belonen van aantoonbaar geleverde hernieuwbare elektriciteit aan vervoer. De eis dat er geen sprake mag zijn van verbinding met het net betekent in praktijk het gebruik van een batterij. Hoe ziet de Staatssecretaris deze optie in verband met de businesscase voor laadpunten? Kan hij bovengenoemde eis laten vallen? Bovendien hebben deze leden zorgen over de daadwerkelijke toevoeging van garanties van oorsprong in het aandeel van in Nederland geproduceerde groene energie. Hoe kijkt de Staatssecretaris daarnaar?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of de Staatssecretaris bij het opstellen van de inboekmogelijkheden voldoende rekening heeft gehouden met het feit dat het grootste deel van elektriciteit in het wegverkeer thuis en op het werk geladen wordt, aangezien dit deel op dit moment nog buiten het Register Energie voor Vervoer (REV) valt. Is de Staatssecretaris bereid om de inboekmogelijkheden in dit licht uit te breiden?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen hoe het staat met de uitvoering van het amendement-Grinwis (Kamerstuk 35 626, nr. 11) en motie-Grinwis (Kamerstuk 35 626, nr. 23), die zien op de mogelijkheid van het geaggregeerd inboeken naar voorbeeld van Duitsland? Deze leden benadrukken hierbij dat het van groot belang is dat dit onderzoek snel plaatsvindt, en dat er ook gekeken wordt naar de positie van kleine ondernemingen en particulieren.

De leden van de ChristenUnie-fractie willen tot slot benadrukken dat er op het gebied van duurzame mobiliteit, maar ook in de energietransitie in het algemeen, snel en veel innovatie plaatsvindt. Dat is absoluut onmisbaar, maar wet- en regelgeving aanpassen gaat vaak langzamer. Op deze manier dreigt de overheid de duurzame transitie te stagneren. Biedt onderliggende wijziging wel voldoende vrijheid voor nieuwe technieken, zoals zonnepanelen die op het dak van voertuigen zijn geïnstalleerd, maar ook voor nog onbekendere technieken?

### **BBB-fractie**

Het lid van de BBB-fractie constateert dat de verplichting van reductie een Europees vereiste is en toeziet op een gelijk speelveld binnen Europa. Hoe verhoudt dat gelijke speelveld zich tot de ambitieuzere Nederlandse doelstelling in vergelijking tot het minimale Europese vereiste? En hoe is de Staatssecretaris van plan dat gelijke speelveld te waarborgen in het licht van het voornemen de binnenvaart onder de jaarverplichting te brengen?

Het lid van de BBB-fractie constateert dat de neveneffecten van voorliggende maatregelen onvoldoende in beeld zijn en nu onderzocht worden. Kan de Staatssecretaris toezeggen dat er geen verhoogde reductiedoelen (jaarverplichting) voor de binnenvaart komen, zo lang dit niet met adequate maatregelen in de sector zelf te realiseren is? Dit om te voorkomen dat het uitsluitend een papieren reductie wordt, waarbij andere sectoren op kosten van de binnenvaart kunnen verduurzamen,

maar de binnenvaart in het kader van de 2050-doelen mogelijk dubbelop met investeringen geconfronteerd wordt.

Het lid van de BBB-fractie constateert dat de doelstellingen voor energiegebruik in het vervoer afhankelijk zijn van voedergewassen. In 2050 zijn er waarschijnlijk 10 miljard mensen op de wereld, wereldwijd moet er dan 3,6 miljoen vierkante kilometer landbouwgrond bij komen om de mensen te voeden. De wereldvoedselvoorraad op dit moment bedraagt ongeveer drie weken. Met andere woorden: we moeten voedsel gebruiken om mensen te voeden en niet als energiebron. Is de Staatssecretaris dat met het lid van de BBB-fractie eens en hoe gaat de Staatssecretaris er zorg voor dragen dat het gebruik van voedsel als energiebron zo spoedig mogelijk wordt afgebouwd?