

32 813

Kabinetsaanpak Klimaatbeleid

Nr. 916

Verslag van een schriftelijk overleg
Vastgesteld 17 november 2021

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 8 oktober 2021 over het Besluit energie vervoer (RED II) kalenderjaren 2022 t/m 2030 (Kamerstuk 32 813, nr. 864).

De vragen en opmerkingen zijn op 2 november 2021 aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 15 november 2021 zijn de vragen beantwoord.

De fungerend voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,
Meijers

Inleiding

Met belangstelling heb ik kennisgenomen van de vragen en opmerkingen die de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat op 2 november 2021 aan mij heeft voorgelegd over de wijziging van het Besluit energie vervoer in verband met de implementatie van de Richtlijn hernieuwbare energie (RED II). Ik dank de onderscheidene fracties voor de aandacht die zij aan het wijzigingsbesluit hebben besteed.

Onderstaand treft u de beantwoording aan op de gestelde vragen en opmerkingen.

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.

Ook ik hecht aan een spoedige inwerkingtreding van de wet- en regelgeving ter implementatie van de RED II voor vervoer. Het door u aangenomen wetsvoorstel tot wijziging van de Wet milieubeheer is op 30 juni jl. vastgesteld en inmiddels gepubliceerd in het Staatsblad. Om het nieuwe stelsel ook daadwerkelijk op 1 januari 2022 in werking te kunnen laten treden, is het noodzakelijk dat de onderhavige voorhang van het Besluit energie vervoer uiterlijk 26 november 2021 is afgerond. In de eerste helft van december 2021 zal dan de vaststelling van het nader rapport en wijzigingsbesluit plaatsvinden, om in de tweede helft van december het wijzigingsbesluit te kunnen publiceren en het inwerkingtreddings-KB te kunnen vaststellen.

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 oplopen.

Ondanks de effecten van corona op de leveringen van brandstoffen is in 2020 de hoeveelheid biobrandstoffen uit conventionele bronnen toegenomen van 5,5 PJ in 2019 naar 6,7 PJ in 2020 en van biobrandstoffen op basis van Bijlage IXb van 22 PJ naar 23 PJ. De inzet kwam daarmee goed overeen met de trends uit de voorgaande jaren. Daarom heb ik de limieten vastgesteld op het niveau van 2020.

Daarbij merk ik op dat Nederland ook een hogere limiet op grondstoffen uit Bijlage IXb hanteert dan hetgeen Nederland kan rapporteren voor het verduurzamen van vervoer (artikel 25 van de RED II). De redenen hiervoor heb ik voor uw Kamer uiteengezet in voorgaande beleidsbrief. Het verder verhogen van de limiet dan ik nu heb voorgesteld acht ik daarom niet

opportuun. Ik wil met dit beleid juist een grotere diversiteit aan grondstoffen gaan stimuleren, met name degene op bijlage IXa van de RED II die aangemerkt worden als geavanceerd. Voor voedsel- en voedergewassen geldt dat in het Klimaatakkoord is afgesproken dat het volume niet zal toenemen ten opzichte van 2020. Door vast te houden aan dit percentage is er zekerheid dat het volume niet verder zal toenemen, zoals afgesproken in het Klimaatakkoord.

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.

Zoals aangegeven in de begeleidende brief bij de voorhang van het Besluit energie vervoer zal binnenvaart inderdaad niet onder de jaarverplichting komen te vallen. Alleen de reductieverplichting zal gaan gelden voor deze sector vanaf 2022. De reductieverplichting blijft een stabiele jaarlijkse verplichting die aan de brandstofleveranciers van wegvervoer en binnenvaart 6% ketenreductie van de brandstoffen vraagt ten opzichte van 2010. Dat binnenvaart onderdeel uitmaakt van de reductieverplichting is, zoals ook aan uw Kamer aangegeven, een vereiste vanuit de Europese Richtlijn brandstofkwaliteit (FQD) en had al in 2020 moeten gelden. De Commissie heeft Nederland, samen met België en Duitsland hierop ook aangesproken.

Deze reductieverplichting is in beginsel minder ambitieus dan de jaarverplichting. Daarbij zal de jaarverplichting ook de komende jaren juist verder stijgen. Dit geeft de binnenvaartsector de ruimte om met een lagere, en tevens gelijkblijvende, ambitie in de systematiek te starten. De systematiek vraagt geen verplichte bijmenging; brandstofleveranciers kunnen ook aan hun verplichting voldoen via hernieuwbare brandstofeenheden (HBE's) uit andere sectoren.

Zoals ook aangegeven in de beantwoording van de Kamervragen van het lid Alkaya (SP) (Aanhangsel Handelingen II 2021/22, nr. 642), heb ik het Nederlands Normalisatie Instituut (NEN) opdracht gegeven onderzoek te doen naar de risico's van verschillende soorten biobrandstoffen voor scheepsmotoren in de binnenvaart en hoe de reductieverplichting op een zorgvuldige wijze vormgegeven kan worden, zoals gevraagd in de motie van de leden Bisschop en Alkaya (Kamerstuk 35 626, nr. 25). Hieruit zullen aanbevelingen volgen voor alle relevante betrokken partijen, inclusief overheid, schippers, brandstofleveranciers, etc., welke binnenkort met deze partijen worden gedeeld.

Dan het aantal te realiseren PJ hernieuwbare energie. De jaarverplichting zal, via wegvervoer, 60 PJ hernieuwbare energie realiseren in 2030. De reductieverplichting zal door de toevoeging van de geleverde brandstoffen aan binnenvaart 3,5 PJ extra naast de jaarverplichting reduceren. In totaal dus 63,5 PJ. Daarmee zetten we een significante stap richting de beoogde 65 PJ waarmee het implementatietraject begon. De vervolgstappen, zoals het pad naar de minimaal 5 PJ voor de binnenvaart uit het Klimaatakkoord, zal ik voornamelijk bezien in het Fit for 55 traject waarin een herziening voor de RED II is voorgesteld (RED III). In dit voorstel stelt de Commissie onder andere voor om ook

leveringen aan binnenvaart onder de RED-verplichting voor het verduurzamen van vervoer te brengen.

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 inzet van voedsel- en voedergewassen is conform de afspraken in het Klimaatakkoord. Daarin is afgesproken dat Nederland geen gebruik gaat maken van de +1% groeimogelijkheid die de RED biedt. Het gaat om de volgende afspraak: "Daarom komen alle partijen overeen dat voor het realiseren van deze hernieuwbare energiedoelstelling voor transport (inclusief de 27 PJ) in ieder geval niet meer additionele biobrandstoffen uit voedsel- en voedergewassen in Nederland worden ingezet dan het niveau van 2020. Dit zal bij de implementatie van RED II in nationale regelgeving worden verankerd". De inzet bedroeg in 2020 7 PJ en dit staat op basis van de brandstoffenplas in 2022 – op basis van de KEV 2020 – voor een limiet van 1,4%. Conform de afspraak uit het Klimaatakkoord neem ik nu niet de ruimte om de 1,4% te laten toenemen tot 2,4%.

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 dubbel telling of het subdoel voor geavanceerde biobrandstoffen.

Alle grondstoffen die op de Bijlage IX staan, worden door de Europese Commissie onderworpen aan onderzoek dat toetst op criteria als de principes van circulaire economie, verstoring van bestaande markten, CO₂-reductiepotentieel en risico's op extra landgebruik. Pas als de check op alle criteria positief uitpakt worden ze op de bijlage toegevoegd. Omdat de positieve bijdrage van deze grondstoffen op basis van afval en residuen aan CO₂-reductie vervolgens helder is, mogen ze Europees gezien extra gestimuleerd worden via dubbel telling. Dubbel telling geldt daarin voor de gehele categorie. Dit wijzigingsbesluit voorziet niet in de mogelijkheid, en dat is Europees ook niet gewenst, om binnen Bijlage IX onderscheid te maken om bepaalde grondstoffen uit te sluiten van dubbel telling. Uitzondering hierbij is sub d van Bijlage IXa (biomassafractie van industrieel afval), dat uitgewerkt wordt in Bijlage 5 van de Regeling energie vervoer. Deze Bijlage 5 bevat een lijst van industriële restproducten die Nederland onder Bijlage IXa schaaft. Andere lidstaten maken hierin andere beslissingen. Als er in de toekomst signalen komen dat het gelijke speelveld leidt tot oneigenlijke praktijken zal ik daarover een voorstel voor wijziging aan uw Kamer doen.

De leden van de VVD-fractie vragen of de staatssecretaris de bevestiging kan geven dat 'afval', 'residuen' en niet-plantaardige materialen altijd zijn uitgezonderd van de limiet op voedsel- en voedergewassen.

Dit kan ik bevestigen aan de VVD-fractie. Grondstoffen leiden alleen tot bijschrijving van een HBE-Conventioneel als het een voedsel- en voedergewas betreft zoals gedefinieerd in art 2 van de RED II. Daarin zijn residuen, afvalstoffen, lignocellulosisch materiaal uitgezonderd van de definitie. Bijproducten, zoals de grondstof PFAD die ik in de begeleidende brief bij de voorhang van dit wijzigingsbesluit genoemd heb, vallen ook onder deze categorie.

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?

In Nederland streven we naar een zo groot mogelijke CO₂-reductie bij het inzetten van hernieuwbare brandstoffen. De minimumreductie in de keten voorgeschreven in de RED II dient altijd behaald te worden. Wat dat betreft deel ik de inbreng van de VVD-fractie. Waar ik echter ook belang aan hecht is dat we de schaarse biograndstoffen daar inzetten waar geen alternatieven zijn. Deze twee belangen komen niet altijd volledig overeen met elkaar.

Als ik kijk naar bijvoorbeeld de luchtvaartsector, dan zullen biograndstoffen daar nog voor een lange periode nodig zijn. Tegelijkertijd vergt het verduurzamen van deze sector extra conversiestappen voor de productie van duurzame brandstoffen dan wanneer dezelfde grondstof bijvoorbeeld in wegvervoer of zeevaart wordt ingezet. De klimaatwinst zal dus over een langere periode gezien moeten worden.

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.

Ik onderken het belang van een zo gelijk mogelijk speelveld net als de VVD-fractie. Daarbij is het cruciaal dat we als lidstaten ons op een correcte wijze committeren aan de verplichtingen uit de Europese Richtlijnen, zoals de RED II en de FQD om vervoer te verduurzamen. Nederland, België en Duitsland zijn door de Commissie aangesproken dat de FQD niet correct door deze lidstaten was geïmplementeerd. Ook brandstofleveranciers die leveren aan binnenvaart moeten bijdragen aan de 6% reductieverplichting. Nederland committeert zich hieraan, maar verwacht dit ook van België en Duitsland. Ik zal de implementatie monitoren en mij richting de buurlanden en bij de Europese Commissie sterk inzetten om te voorkomen dat hier dusdanige discrepanties tussen ontstaan dat zij het gelijke speelveld verstoren en daarmee de verduurzaming en eerlijke concurrentie tenietdoen.

Daarbij merk ik wel op dat alle landen überhaupt de vrijheid hebben voor een eigen systeem en dat lidstaten ook eigen keuzes maken rondom bepaalde grondstoflimieten. Deze keuzes zijn medebepalend voor de kosten die de brandstofleveranciers moeten maken.

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.

Uiteraard steun ik deze oproep. We streven er gezamenlijk naar om de RED II implementatie voor vervoer dit jaar af te ronden zodat de inwerkingtreding per 1 januari 2022 kan geschieden. Voor het verdere proces verwijs ik de leden van de D66-fractie graag naar de

eerdere vraag van de VVD-fractie.

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 opmerking over evaluatie van dubbeltelling betreft het dubbel mee tellen van de energiewaarde van brandstoffen uit grondstoffen die vallen onder Bijlage IXb. Kenmerk van deze brandstoffen is dat deze het volwassen marktstadium naderen waarbij overheidsingrijpen niet meer gepast is en tot een bovenmatig voordeel kan leiden ten opzichte van andere grondstoffen. Bij de evaluatie, die ik twee kalenderjaren na inwerkingtreding van deze regelgeving heb toegezegd, zal ik dus bezien of dubbeltelling nog steeds nodig is om deze grondstoffen te ondersteunen. Een overweging hierbij is om de factor af te bouwen.

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.

In de voorstellen van de Europese Commissie voor de herziening van de RED II in het kader van Fit for 55 (RED III) is opgenomen dat alle lidstaten een creditsysteem moeten doorvoeren voor hernieuwbare elektriciteit geleverd aan transport geleverd via publieke laadpalen. Dit voorstel lijkt de bestaande Nederlandse aanpak te volgen. Private laadpalen vallen dus buiten de scope. Echter, voor het voldoen aan artikel 25 van de RED (verplichting tot levering hernieuwbare energie aan vervoer) telt alle hernieuwbare elektriciteit geleverd aan vervoer mee. Dit zal niet veranderen onder de RED III. Ik zal dit ook ondersteunen.

Ook zal ik het verwaarden van hernieuwbare elektriciteit die is opgewekt op een dak van een voertuig Europees onder de aandacht brengen. Dit is uiteraard een positieve nieuwe ontwikkelingen die ik graag ondersteun. Daarbij moet wel verder in kaart gebracht worden of de RED de meest geëigende methode is om dit te stimuleren. Hiervoor moeten de voor- en nadelen verder in kaart gebracht worden, bijvoorbeeld ook ten aanzien van handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid. Tot slot moet worden opgemerkt dat dit een fundamenteel andere benadering vraagt aangezien op dit moment het elektriciteitsnet centraal staat en onduidelijk is wat de functie van het elektriciteitsnet is.

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?

Ik ben het met de leden van de CDA-fractie eens dat 2020 een uitzonderlijk jaar was. Daarom heb ik ook afgewogen hoe ik de invloed van de pandemie mee zou nemen in dit dossier. Hierbij heb ik gekeken of de inzet van voedsel- en voedergewassen (conventioneel) vergelijkbaar was met de trends in de voorgaande jaren. Dit bleek het geval. Zoals de jaarlijkse 'Rapportage energie vervoer in Nederland' van de Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) ook laat zien heeft de inzet van conventioneel de afgelopen jaren altijd rond de 1% en een vergelijkbaar aantal PJ gezeten. Daarom heb ik het jaar 2020, conform het Klimaatakkoord, aangehouden.

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 voedselprijzen en/of tekorten. Tevens blijkt dat uitfasering betekent dat er meer fossiele brandstof in het systeem komt, waarmee de uitstoot van koolstofdioxide (CO₂) 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 CO₂-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?

Ik ben, net als de leden van de CDA-fractie, positief over de conclusies van Studio Gear Up over de Nederlandse context rondom voedsel- en voedergewassen. Het is positief dat we in Nederland een bepaalde kwaliteit halen in deze categorie waarmee we zeker weten dat de

risico's niet optreden. Dit kwaliteitsniveau wil ik volhouden. Dat was ook de reden waarom ik geen verdere afbouw heb voorgesteld naar aanleiding van de motie van het lid De Hoop (Kamerstuk 35 626, nr. 21). Uw fractie merkt inderdaad correct op dat de RED II groei toestaat in deze categorie. De RED stelt 1% groei toe ten opzichte van het behaalde niveau in 2020. In de Nederlandse context zou dit dus 1% groei betekenen ten opzichte van de 1,4%. Dat ik desondanks geen gebruik maak van deze mogelijkheid tot groei in deze categorie voorstel komt inderdaad voort uit het Klimaatakkoord waarin is afgesproken dat voor het realiseren van de hernieuwbare energiedoelstelling voor transport in ieder geval niet meer biobrandstoffen uit voedsel- en voedergewassen in Nederland worden ingezet dan het niveau van 2020. Ik hou mij aan de daar gestelde kaders.

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 (Aanhangsel Handelingen II 2021/22, nr. 642). Kan de staatssecretaris deze vragen spoedig beantwoorden, zodat zij betrokken kunnen worden bij de verdere afhandeling van het Besluit energie vervoer?

Ik hecht, net als de SP, veel waarde aan de betrokkenheid van de sector bij het NEN-onderzoek. De sector is daarom ook vanaf het begin betrokken. Binnenvaartschippers zijn benaderd via hun branchevertegenwoordigers, CBRB, BLN-Schuttevaer en ASV. De onderzoeksvragen zijn eerst aan hen voorgelegd. Hun commentaar daarop is deels verwerkt of gemotiveerd niet verwerkt voor het onderzoek in opdracht werd gegeven. Gedurende het onderzoek zijn ook individuele schippers, brandstofleveranciers/bunkeraars, biodieselproducenten, motorenfabrikanten en –leveranciers en controlerende instanties benaderd door middel van telefonische interviews en enquêtes. Ook is er in het onderzoek gebruik gemaakt van de ingekomen meldingen (25) bij het Meldpunt Binnenvaart. Deze is opgezet op initiatief van BLN-Schuttevaer, CBRB, de Nederlandse Organisatie Voor de Energiebranche en IVR voor binnenvaartschippers die problemen ervaren met biobrandstof.

Ik ben en blijf in gesprek met de branche over de conclusies en aanbevelingen die uit dit onderzoek naar voren zullen komen en zal de branche blijven betrekken bij een eventueel vervolg. Ook zal ik samen met de branche de eerste jaren van een verplichting blijven monitoren.

Dit alles wordt ook onderschreven in de beantwoording van de Kamervragen van het lid Alkaya (SP), welke op 5 november 2021 met uw Kamer zijn gedeeld.

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

kwelijk. 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 reductieverplichting is een Europese vereiste vanuit de Europese Richtlijn brandstofkwaliteit (FQD) die vraagt om een bijdrage aan de verduurzaming van de gehele transportsector door brandstofleveranciers aan wegvervoer, maar ook aan binnenvaart. Deze reductieverplichting is administratief. Dit betekent dat de systematiek geen verplichte bijmenging in de binnenvaart vraagt daar waar brandstofleveranciers ook geleverde hernieuwbare energie in andere sectoren via de verhandelbare eenheden (HBE's) op kunnen kopen. Brandstofleveranciers zijn met de reductieverplichting dus niet verplicht fysiek biobrandstof bij te mengen voor de binnenvaart als ze in andere vervoerssegmenten de verduurzaming al financieren.

Dit geeft mij de tijd om samen met de sector de resultaten en aanbevelingen mee te nemen van het eerdergenoemde NEN-onderzoek. Ook geeft dit de tijd om waar nodig vervolgonderzoek uit te zetten. Nog dit jaar zal ik uw Kamer nader informeren over het NEN-onderzoek naar de risico's van biobrandstoffen voor scheepsmotoren en hoe daar opvolging aan wordt gegeven.

De leden van de SP-fractie zijn tot slot verbaasd dat de staatssecretaris ten aanzien van de motie van het lid 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.

Uiteraard deel ik de mening van de SP-fractie dat we altijd scherp moeten blijven op de risico's en stappen moeten nemen om deze te voorkomen. Ten aanzien van voedsel- en voedergewassen heb ik dit ook met uw Kamer de afgelopen jaren proactief gedaan en dit zet ik graag voort.

De alternatieven waarnaar de SP-fractie verwijst zijn afvalstoffen, residuen of synthetische brandstoffen op basis van hernieuwbare elektriciteit. Deze hebben allen geen impact op landgebruik. Ook merk ik op dat de Nederlandse inzet voor bijvoorbeeld luchtvaart is om geen voedsel- en voedergewassen te gebruiken.

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 beloond blijft worden ten opzichte van verbrandingsmotoren?

In het voorstel van de Europese Commissie voor de RED III wordt juist aandacht besteed om hernieuwbare elektriciteit in vervoer in alle lidstaten te ondersteunen. Bijvoorbeeld met het eerdergenoemde creditsysteem, zoals Nederland al hanteert. Dit ondersteun ik zeer. Daarbij zal ik ook blijven pleiten dat de positie van elektrificatie in vervoer niet zal verslechteren ten opzichte van de bestaande RED II.

Het klopt inderdaad dat de Europese Commissie voorstelt dat alle stimuleringsfactoren vervallen, ook voor geavanceerde biobrandstoffen bijvoorbeeld. Dit komt doordat voor de verplichting voor hernieuwbare energie in vervoer een andere grondslag is opgenomen. Daar waar nu een verplichting geldt om een bepaalde hoeveelheid hernieuwbare energie te realiseren is het voorstel voor de RED III om een verplichting om bepaalde CO₂-reductie in de keten te realiseren. Voor het meetellen van hernieuwbare elektriciteit onder deze verplichting gelden dan weliswaar geen stimuleringsfactoren, maar in de berekening van de CO₂-emissies van geleverde hernieuwbare elektriciteit aan vervoer wordt wel rekening gehouden met de hogere efficiency van elektrisch vervoer ten opzichte van verbrandingsmotoren. Het doel van CO₂-reductie middels het opschalen van hernieuwbare energie in vervoer en het stimuleren van elektrificatie waar mogelijk wordt dus via een ander middel bereikt.

De leden van de GroenLinks-fractie lezen in de Kamerbrief over het stimuleren van hernieuwbare waterstof (Kamerstuk 32813, 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 CO₂-uitstootreductie als de jaarlijkse opbrengsten van de raffinaderijen?

In de loop van 2022 zal op basis van de genomen investeringsbeslissingen de verwachte inzet van waterstof in de raffinaderij berekend worden. Omdat deze inzet niet bijdraagt aan de CO₂-doelstelling voor transport, zal de jaarverplichting evenredig opgehoogd worden, zodat inzet van hernieuwbare waterstof in de raffinaderij niet ten koste gaat van de transport doelstelling. De behaalde CO₂-reductie in de raffinaderij zal aan de industrie toegerekend worden. De maximale inzet is in 2023 2 PJ en in 2024 4 PJ; dit staat gelijk aan 0,48 MT CO₂-reductie voor de industrie. De jaarlijkse opbrengsten van de raffinaderijen zijn door de inzet van hernieuwbare waterstof een vermindering op de EU ETS verplichting en de opbrengsten van de verkregen HBE's.

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?

De verwachte vraag naar biobrandstoffen voor alle vervoersectoren in 2030 is sterk afhankelijk van het Fit for 55 traject. Immers wordt in dat pakket voor alle vervoerssectoren

(en breder) in heel Europa targets vastgesteld. Daarbij merk ik wel op dat Europa, net als Nederland, inzet op een brede verduurzaming van vervoer. Verduurzaming zal in toenemende mate ook op basis van hernieuwbare elektriciteit gebeuren daar waar dit kan, zoals personenvervoer of door hernieuwbare elektriciteit in te zetten als grondstof voor waterstof of synthetische brandstoffen.

In Nederland hebben we, zo laat de impact assessment van RVO ook zien, momenteel hogere ambities dan bestaand Europees beleid. Zo is de inzet van wegvervoer vanuit het Klimaatakkoord (Kamerstuk 32 813, nr. 342) in 2030 maximaal 60 PJ hernieuwbare brandstoffen en kent binnenvaart in het Klimaatakkoord een minimale inzet van 5 PJ aan hernieuwbare brandstoffen als streven in 2030. Voor luchtvaart heeft Nederland de ambitie om 14% bij te mengen, wat zou staan voor circa 25 PJ biobrandstoffen en synthetische brandstoffen. Voor zeevaart is nog geen nationaal streven in 2030 afgesproken, maar ook deze sector zal richting 2030 gaan verduurzamen.

In de Klimaat en Energieverkenning (KEV) wordt gerapporteerd over het gebruik van biograndstoffen. De Europese, nationale en internationale beschikbaarheid is recent onderzocht voor het nationale Duurzaamheidskader Biograndstoffen. Ook de Europese Commissie heeft in het kader van Fit for 55 studies uitgevoerd naar beschikbaarheid. Uiteraard blijft de beschikbaarheid van biograndstoffen hoog op de agenda staan en zal dit regulier een update vragen. Daartoe ben ik ook bereid en ik zie ook al positieve vervolgacties. Zo bereidt het Planbureau voor de Leefomgeving een studie voor over de wijze waarop alle sectoren in Nederland in 2050 klimaatneutraal kunnen worden en waarin de rol van biograndstoffen expliciet wordt meegenomen. De eerste resultaten kunnen worden verwacht in het tweede kwartaal van 2022. Het eindrapport is voorzien in het eerste kwartaal van 2023. Ook zal de brandstoffentafel een reflecterend document opstellen naar de toekomstige beschikbaarheid van biograndstoffen in Europa voor vervoer. Tot slot laat ik Twynstra Gudde een onderzoek uitvoeren naar de samenhang, kansen en knelpunten voor de verduurzamingsopgave van vervoer. Juist om steeds verder te verkennen waar verdere beleidsondersteuning nodig is om de verduurzamingsopgave met schaarse grondstoffen zo verstandig mogelijk vorm te geven. Ik blijf uw Kamer hier ook actief over informeren.

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?

Ik deel de notie die de leden van de ChristenUnie-fractie hier opbrengen.

Randvoorwaardelijke infrastructuur is cruciaal om de hernieuwbare energie daadwerkelijk bij de voertuigen te krijgen. De jaarverplichting draagt hier in ieder geval positief aan bij, bijvoorbeeld ten aanzien van de businesscase van laadinfrastructuur.

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?

Het is positief om te zien dat er zoveel innovaties plaatsvinden in de visserij. Dit wil ik ook ondersteunen. Voor visserij geldt dat brandstoffen geleverd aan visserij die in de binnenwateren opereert onder de verplichting valt en dat visserij die buiten de kustlijn opereert als zeevaart telt.

Brandstofleveranciers van brandstoffen aan de visserij met een verplichting kunnen volledig gebruik maken van de verduurzamingsopties die de systematiek biedt. Voor leveranciers die leveren aan visserij die als zeevaart kwalificeert geldt dat zij vrijwillig gebruik kunnen maken van de systematiek. Net als zeevaart kan hernieuwbare energie geleverd aan de visserij dan in aanmerking komen voor een HBE. In ieder geval voor de periode tot 1 januari 2025.

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 aangepaste regelgeving geeft drie mogelijkheden om hernieuwbare elektriciteit geleverd aan vervoer in te boeken:

- 1. Inboeken van geleverde hernieuwbare elektriciteit via laadfaciliteiten die aan het elektriciteitsnet zijn gekoppeld op basis van het netgemiddelde;*
- 2. 100% hernieuwbare elektriciteit inboekingen van op locatie geproduceerde hernieuwbare elektriciteit geleverd aan vervoer; en*
- 3. 100% hernieuwbare inboekingen van hernieuwbare elektriciteit geleverd met een directe lijn.*

Bij het inboeken van hernieuwbare elektriciteit geleverd aan transport is het van belang dat niet alle elektriciteit wordt beloond, maar alleen het hernieuwbare deel. Het betreft hier immers de Richtlijn hernieuwbare energie.

In de eerste optie (die reeds is opgenomen in de bestaande regelgeving) wordt dit geborgd door alleen het netgemiddelde hernieuwbare elektriciteitsdeel te belonen. De tweede en derde optie zijn nieuw in de regelgeving. De tweede optie maakt het mogelijk dat hernieuwbare elektriciteit die op de locatie waar een laadstation wordt opgewekt 100 % inboekbaar is, indien kan worden aangetoond dat de hernieuwbare elektriciteit die op locatie is opgewekt is geleverd aan vervoer. In de derde optie moet er sprake zijn van een directe lijn tussen de hernieuwbare energie opwek installatie en de laadfaciliteit. De aanname dat er hier geen

netaansluiting mag zijn is niet juist. Het is toegestaan om in deze constructie een netaansluiting te hebben. Het is wel zo dat uitsluitend het deel dat via de directe lijn aan de laadfaciliteit wordt geleverd voor een 100% inboeking in aanmerking komen. De via de directe lijn geleverde hernieuwbare elektriciteit moet vergoed worden middels een Garantie van Oorsprong niet-netlevering wil het voor inboeking in aanmerking komen. Hiermee wordt geborgd dat alleen hernieuwbare elektriciteit in aanmerking komt die geen exploitatiesubsidie heeft ontvangen en die niet wordt meegeteld voor het netwerkgemiddelde hernieuwbare elektriciteit.

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?

Tijdens de behandeling van de wijziging van de Wet milieubeheer (Kamerstuk 35 626) is een motie aangenomen lid Grinwis (Kamerstuk 35 626, nr. 23) waarin wordt gevraagd om de mogelijkheden te onderzoeken of en hoe kleine spelers beter gefaciliteerd kunnen worden bij het inboeken. Voor kleine spelers kunnen de administratieve lasten hoger zijn dan de opbrengsten van het inboeken. In de Wet milieubeheer (titel 9.7) die is aangenomen door de Tweede Kamer is het inboeken van hernieuwbare elektriciteit geleverd aan vervoer voorbehouden aan ondernemingen. Voor deze ondernemingen onderzoek ik mogelijkheden om het inboeken van hernieuwbare elektriciteit te vergroten. Dit neem ik waar mogelijk mee in de wijziging van de Regeling energie vervoer.

Thuisladen, wat door particulieren zal gebeuren, past echter niet in de wetssystematiek. Desalniettemin zal in de geest van de motie samen met de sector wel een onderzoek gestart worden om de wenselijkheid en de mogelijkheden om thuisladen inboekbaar te maken onder de jaarverplichting te onderzoeken. Hierbij zijn met name de handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid, fraudebestendigheid en uitvoeringslasten van belang. Bij een volgende wetswijziging, bijvoorbeeld met de implementatie van de RED III, kan thuisladen verder gezien worden. Het voorgenomen onderzoek zal daar de basis voor vormen.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen hoe het staat met de uitvoering van het amendement van het lid Grinwis (Kamerstuk 35 626, nr. 11) en motie-Grinwis (Kamerstuk 35626, 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.

Voor particulieren verwijs ik u naar de beantwoording van de vorige vraag. Voor ondernemingen loopt een onderzoek dat samen met de sector wordt uitgevoerd. De focus van dit onderzoek ligt op het bepalen voor wat voor soort ondernemingen het (op dit moment en in de toekomst) financieel interessant is om hernieuwbare elektriciteit geleverd aan vervoer in te boeken en om welke hoeveelheden hernieuwbare elektriciteit het gaat. Tevens wordt onderzocht welke mogelijkheden er zijn om de administratieve lasten op een verantwoorde manier (waarbij handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid, fraudebestendigheid en uitvoeringslasten belangrijke aandachtspunten zijn) te verlagen. Op basis van dit onderzoek kan besluitvorming plaatsvinden voor de Regeling energie vervoer.

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?

Het is zeker wenselijk om ruimte te bieden aan innovaties om de transitie optimaal te ondersteunen. Met de implementatie van de RED II heb ik daarom zoveel mogelijk flexibiliteit op wetsniveau ingebouwd. Daarmee kan op het niveau van een algemene maatregel van bestuur (Besluit energie vervoer) of Regeling energie vervoer makkelijker bijgestuurd worden. Deze regelgeving hebben voor een benodigde wijziging een kortere doorlooptijd en kunnen meestal binnen een volgend kalenderjaar in werking treden. Hierbij zal ik ook met de uitvoeringsinstantie, de NEa, in overleg blijven over de mogelijkheden. Uiteraard is het wel altijd van belang dat het faciliteren van ontwikkelingen past binnen de wettelijke kaders en dat het handhaafbaar, uitvoerbaar en fraudebestendig is.

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?

Ik ben het met de BBB-fractie eens dat het gelijke speelveld belangrijk is. Mede vanuit dit oogpunt heb ik besloten om de binnenvaart niet onder de ambitieuzere jaarverplichting te brengen, maar juist onder de reductieverplichting die het gelijke speelveld in Europa borgt. De ambitieuzere inzet voor wegvervoer zet ik wel voort. Deze ambitie is onderdeel van het Klimaatakkoord en de implementatie hiervan in de jaarverplichting is cruciaal om de Nederlandse ambitie voor CO₂-reductie te behalen.

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.

Ik deel de notie van de BBB-fractie dat het verduurzamen van binnenvaart op een veilige manier tot stand moet komen. Daartoe heb ik ook onderzoeken door TNO en door NEN laten uitvoeren. Daarbij zal ik met de sector aan de slag gaan om de juiste maatregelen te nemen alvorens een hogere verplichting wordt overwogen.

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?

Ik deel de opmerking van de BBB-fractie dat de inzet van voedsel- en voedergewassen voor biobrandstoffen niet moet concurreren met voedsel voor mensen en dieren. Daarom heb ik ook een studie, in het kader van de motie van het lid De Hoop (Kamerstuk 35 626, nr. 21), laten uitvoeren om de impact van deze categorie en een mogelijke afbouw te onderzoeken. Een van de conclusies uit het onderzoek, op basis van data van de Europese Commissie, is dat het Europese beleid omtrent biobrandstoffen niet concurreert met de vraag naar voedsel en voeder voor mens en dier. Het risico dat de BBB-fractie schetst wordt Europees bijvoorbeeld voorkomen doordat er een maximum inzet voor deze categorie is vastgesteld middels een limiet.

Daarnaast merk ik op dat in het Duurzaamheidskader Biograndstoffen wordt verwezen naar het PBL-onderzoek naar de beschikbaarheid en toepassings-mogelijkheden van duurzame biomassa. In dat onderzoek is aangegeven dat wereldwijd en in de EU grote landoppervlaktes zijn die verlaten zijn, in onbruik zijn geraakt of dat op termijn dreigen te worden, dan wel marginaal en/of gedegradeerd zijn. Hierbij wordt opgemerkt dat het wenselijk is binnen de EU een visie te ontwikkelen wat met dit soort gronden kan worden gedaan. Te denken valt aan toepassing voor natuurontwikkeling, extensieve landbouw, maar ook aan biograndstoffenteelt. Het kabinet heeft eerder toegezegd hierover het gesprek in EU-verband aan te gaan. In systemen waar tussenteelten en strokenteelten bijdragen aan een regeneratieve en/of circulaire landbouw kan gezien worden of de verwaarding als biograndstof kan bijdragen aan behoud van voedselteelt door braakliggende en verlaten landbouwgronden (die tussen 2015 en 2030 met 20 miljoen ha toeneemt in Europa volgens de Commissie) duurzaam te revitaliseren.