
Vergaderjaar 2024-2025

36 649 Wijziging van de Wet milieubeheer, de Wet havenstaatcontrole, de Wet voorkoming verontreiniging door schepen en de Wet luchtvaart ten behoeve van de implementatie van Verordening (EU) 2023/1805 van het Europees Parlement en de Raad van 13 september 2023 betreffende het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in het zeevervoer, en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG (PbEU 2023, L 234) en ten behoeve van de implementatie van Verordening (EU) 2023/2405 van het Europees Parlement en de Raad van 18 oktober 2023 inzake het waarborgen van een gelijk speelveld voor duurzaam luchtvervoer (ReFuelEU Luchtvaart) (PbEU 2023, L 2023/2405) en enkele aanpassingen van een ondergeschikte aard (Uitvoeringswet FuelEU Maritiem en ReFuelEU Luchtvaart)

B **VERSLAG VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT / VOLKSHUISVESTING EN RUIMTELIJKE ORDENING¹**
Vastgesteld 21 mei 2025

1. Inleiding

De leden van de **BBB**-fractie hebben kennisgenomen van het voorstel voor de uitvoeringswet. Zij hebben naar aanleiding hiervan nog enkele vragen over de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van het voorliggende wetsvoorstel.

De leden van de **FVD**-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel. Zij wensen de regering nog enkele vragen te stellen.

2. Hoofdpijnen van het voorstel

Dit voorstel ziet, zo stellen de leden van de **BBB**-fractie vast, op een versnelde invoering van synthetische en biobrandstoffen in de luchtvaart en scheepvaart. In de beantwoording van vragen vanuit de Tweede Kamer troffen deze leden aan dat er nog geen productiefaciliteit is getroffen voor vliegtuigbrandstoffen die aan deze wet voldoen², maar deze leden zien dat er door een lobby van Nederland toch is gekozen voor een verplichting van 6% bijmengen van deze brandstoffen. Dit loopt op richting 2050. Hoe haalbaar is deze doelstelling? Wat gebeurt er als luchtvaartmaatschappijen domweg niet aan deze doelstelling kunnen voldoen?

Voor de scheepvaart mag er ook brandstof worden bijgemengd afkomstig van voedsel of voedergewassen. Wat zijn hiervan op korte en langere termijn de gevolgen voor de voedselzekerheid? Graag ontvangen de leden van de **BBB**-fractie een toelichting.

Deze wet kan volgens de leden van de **BBB**-fractie een vele malen grotere impact hebben dan het Emission Trade System (ETS). Wat zijn de mogelijke gevolgen voor de concurrentiepositie van de sector? Is er volgens de regering nog steeds sprake van een internationaal gelijk speelveld? Denkt zij dat bedrijven ervoor gaan kiezen hun uitstoot te exporteren door elders hun onderneming te registreren?

¹ Samenstelling:

Van Wijk (BBB), Van Langen-Visbeek (BBB), Jaspers (BBB), Lievense (BBB) (*voorzitter*), Thijssen (GroenLinks-PvdA), Kluit (GroenLinks-PvdA), Crone (GroenLinks-PvdA), Janssen-van Helvoort (GroenLinks-PvdA), Martens (GroenLinks-PvdA), Van de Linden (VVD), Klip-Martin (VVD), Meijer (VVD), Kaljouw (VVD), Rietkerk (CDA) (*ondervoorzitter*), Prins (CDA), Van Meenen (D66), Aerdts (D66), Van Kesteren (PVV), Nicolai (PvdD), Nanninga (JA21), Van Aelst-Den Uijl (SP), Holterhues (CU), Dessing (FVD), De Vries (SGP), Hartog (Volt), Van Rooijen (50PLUS), Van der Goot (OPNL)

² Kamerstukken I 2024/25, 36 649, nr. 6, p. 4.

In de transitie naar hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen, zoals e-ammoniak en waterstof voor de zeevaart, worden nieuwe emissies als stikstofoxiden (NO_x) en lachgas (N₂O) genoemd als risico's, zo constateren de leden van de **FVD**-fractie. Welke concrete maatregelen, zoals katalysatoren of geoptimaliseerde verbrandingstechnologieën, worden verplicht gesteld om deze emissies effectief te mitigeren en hoe worden deze maatregelen gehandhaafd in de praktijk?

Kan de regering garanderen dat de mitigatiemaatregelen voor NO_x, N₂O en methaanslip voldoende robuust zijn om te voorkomen dat de beoogde milieuvoordelen van FuelEU Maritiem en ReFuelEU Luchtvaart teniet worden gedaan door onbedoelde emissies? Zo ja, op basis van welke gegevens?

Gezien de relatief nieuwe toepassing van brandstoffen als e-ammoniak, e-methanol en synthetische kerosine, bestaat er een risico dat nog niet alle verbrandingsproducten volledig in kaart zijn gebracht. Welke studies zijn er uitgevoerd om potentiële onbekende verbrandingsproducten of bijproducten van deze brandstoffen te identificeren en zijn deze studies voldoende om risico's voor milieu en volksgezondheid uit te sluiten?

Zijn er specifieke brandstoffen, zoals e-ammoniak of waterstof, waarvoor de langetermijneffecten van verbrandingsproducten nog onvoldoende zijn onderzocht? Zo ja, welke stappen neemt de regering om deze kennislacunes te dichten voordat deze brandstoffen op grote schaal worden ingevoerd?

3. Uitvoering, toezicht en handhaving

Voor import van dierlijke grondstoffen (ook voor biobrandstof) gelden diverse Europese procedures – bij de controle moet er volgens protocol soms een dierenarts aan te pas komen – die worden gecontroleerd door de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA). De leden van de **BBB**-fractie brengen in herinnering dat hierover destijds gesprekken werden gevoerd tussen de sector en de NVWA. Het ministerie gaf aan zich hiervoor niet verantwoordelijk te voelen. Zijn er inmiddels afspraken gemaakt tussen de betrokken partijen? Zo ja, welke?

Er zijn afspraken gemaakt met de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) over capaciteit, waarbij de ILT aangaf dat er vanwege het risico aan boord van schepen moet worden gewerkt met een dubbele bezetting. Een en ander zou bij de voorjaarsnota opgelost moeten worden. In hoeverre is er zicht op voldoende handhavingscapaciteit bij de ILT? Is er hierbij ook rekening gehouden met de toekomstige controle op walstroom? Graag ontvangen de leden van de **BBB**-fractie een toelichting.

De Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) controleert de administratieve verplichtingen die deze wet met zich meebrengt en de ILT doet de fysieke controles. Een goede gegevensuitwisseling is hierbij cruciaal, zowel tussen ILT en NEa als tussen Europese databanken. In hoeverre kan de AVG deze benodigde gegevensuitwisseling bemoeilijken? Zijn er hierover voldoende afspraken gemaakt? Graag ontvangen de leden van de **BBB**-fractie een toelichting.

Deze wet brengt de nodige administratieve en controleverplichtingen (systeemwereld) met zich mee. Hoe wordt gemonitord of de wet ook daadwerkelijk zorgt voor een concrete daling van de uitstoot?

De leden van de **FVD**-fractie vragen op welke wijze de monitoring van onverwachte verbrandingsproducten wordt georganiseerd, zowel in de zeevaart als in de luchtvaart. Ook vernemen deze leden graag welke instanties verantwoordelijk zijn voor het signaleren en aanpakken van eventuele nieuwe risico's.

4. Financiële gevolgen

Wat zijn de gevolgen van het voorliggende wetsvoorstel voor de consumentenprijzen? Graag ontvangen de leden van de **BBB**-fractie een toelichting.

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening ziet met belangstelling uit naar de nota naar aanleiding van het verslag en ontvangt deze graag binnen **vier weken** na vaststelling van dit verslag.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat /
Volkshuisvesting en
Ruimtelijke Ordening
Lievense

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting
en
Ruimtelijke Ordening
Dragstra