

7

Implementatie onderdelen richtlijn hernieuwbare energie (RED III) die betrekking hebben op de vervoerssector

Implementatie onderdelen richtlijn hernieuwbare energie (RED III) die betrekking hebben op de vervoerssector

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet milieubeheer en de Wet op de accijns in verband met de implementatie van Richtlijn (EU) 2023/2413 van het Europees Parlement en de Raad van 18 oktober 2023 tot wijziging van Richtlijn (EU) 2018/2001, verordening (EU) 2018/1999 en Richtlijn 98/70/EG wat de bevordering van energie uit hernieuwbare bronnen betreft, en tot intrekking van Richtlijn (EU) 2015/652 van de Raad (36766).**

De voorzitter:

Ik heropen de vergadering. Aan de orde is de eerste termijn van de behandeling van het wetsvoorstel 36766, Implementatie onderdelen richtlijn hernieuwbare energie (RED III) die betrekking hebben op de vervoerssector. Ik heet de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat nogmaals van harte welkom in de Eerste Kamer.

De beraadslaging wordt geopend.

De voorzitter:

Ik geef het woord aan mevrouw Van Langen-Visbeek van de BBB. Zij voert het woord mede namens de Fractie-Walenkamp.

Mevrouw **Van Langen-Visbeek** (BBB):

Dank u wel. Geachte voorzitter, leden van de Kamer, staatssecretaris. Even een winstwaarschuwing vooraf. Ik reed vorige week na de ALS Sunrise Walk terug uit Utrecht en moest noodgedwongen tanken langs de snelweg. Ik betaalde €2,48 per liter. Er zijn prijsstijgingen van 10% of meer als gevolg van de situatie in het Midden-Oosten. De verwachting is dat RED III ook zal leiden tot prijsstijgingen aan de pomp. Voor de veelgeplaagde transportsector kunnen dergelijke prijsstijgingen tot stilstand leiden. De onzekerheid duurt voort.

De BBB is begonnen met vragen stellen over de implementatie van de herziene Europese Richtlijn hernieuwbare energie, oftewel RED III. Dat heeft geresulteerd in dit debat met vijf partijen, zonder de traditionele ondernemerspartij. Dit gaat echter wel ergens over. We gaan van simpelweg sturen op volumes naar het ingewikkelde sturen op CO₂-reductie. De BBB is huiverig voor weer een papieren werkelijkheid, net als bij stikstof. Boeren, burgers en bouwondernemers ondervinden dagelijks de gevolgen van onze strengere stikstofnormen. De transport- en de binnenvaartsector maken zich grote zorgen over de gevolgen van het invoeren van RED III. Hoewel zij het belang van verduurzaming inzien, heeft dit gevolgen voor hun concurrentiepositie en de toekomst van hun bedrijf. Het gaat over de rug-

gengraat van onze economie. Zonder transport staat alles stil.

Bij de invoering van ETS2 in de binnenvaart hebben we gezien dat koploper willen zijn de internationale concurrentiepositie van Nederland kan schaden. Als wij in Nederland de regels strenger en sneller invoeren, leidt dit direct tot tanktoerisme, waarbij bunkers verschuiven van Rotterdam naar Antwerpen. Schippers zullen dan net als vele automobilisten elders gaan tanken, omdat dat goedkoper is. Over ETS2 heb ik vier sets vragen moeten stellen voordat de staatssecretaris besloot de regels te versoepelen. Onderzoek wijst uit dat door strengere regelgeving dan voorgeschreven in Europa ten minste 65% van de huidige bunkers in Rotterdam zal uitwijken naar Antwerpen en Singapore, wat de positie van Rotterdam als Europese bunkerhaven ondermijnt. De BBB wil met dit debat voorkomen dat onze economie, ondernemers en inwoners last gaan krijgen van deze ingewikkelde EU-richtlijn. Wij willen transportbedrijven niet opzadelen met onwerkbare regels of een ongelijk speelveld. Mijn vraag aan de staatssecretaris is hoe zij dit voorstel rijmt met de ambities van het kabinet om de regeldruk te verminderen.

Eerste Kamerleden moeten vooral beoordelen of een wet eerlijk, rechtmatig, handhaafbaar en uitvoerbaar is. Persoonlijk zou ik de term "begrijpelijk" daaraan willen toevoegen, want deze wet is behoorlijk technisch.

Ik wil ingaan op vier pijlers: het gelijke speelveld, rechtmatigheid, handhaafbaarheid en natuurlijk uitvoerbaarheid. Ten eerste het gelijke speelveld. Vooral ten opzichte van onze buurlanden is dat van groot belang voor havens zoals Rotterdam en voor de binnenvaart. Wij krijgen duidelijke signalen uit de markt dat België RED III mogelijk niet of niet volledig gaat omzetten. Graag horen wij van de staatssecretaris of dit het geval is. Zo ja, wat gaat Nederland dan doen? Wat gaat de staatssecretaris doen om uitwijken naar buitenlandse havens te voorkomen? Gaat walstroom ook meetellen voor RED III, zodat het aantrekkelijk blijft om daarin te investeren?

Voor het jaar 2026 worden de CO₂-reductieverplichtingen voor de brandstofleveranciers aan de binnen- en zeevaart tijdelijk verlaagd ten opzichte van het oorspronkelijke plan. In de Tweede Kamer is per motie opgeroepen om jaarlijks te evalueren welke verschillen er met buurlanden zijn en wat de gevolgen zijn voor de concurrentiepositie. Mijn vraag aan de staatssecretaris is hoe zij dat gaat doen, maar vooral ook wat zij na 2026 gaat doen als die verschillen er nog steeds zijn. Gaat zij dan weer bijsturen? Graag een toezegging van de staatssecretaris.

Nederland voert de Europese RED III-richtlijn ook in voor landbouwvoertuigen. Dit betekent een versnelde overgang naar duurzame brandstoffen voor mobiele machines. Landbouwvoertuigen vallen nadrukkelijk onder de Europese vrijstelling. Waarom heeft Nederland ervoor gekozen om met deze kop de landbouw hogere kosten voor verduurzaming op te leggen? Hoe gaat de staatssecretaris de sector hierin tegemoetkomen?

Voorzitter. Ons tweede punt betreft de handhaafbaarheid. De Raad van State is in zijn advies zeer kritisch. Hoe werkt het? We gaan sturen op CO₂-ketenemissiereductie. Brand-

stoffen die op papier de meeste CO₂ besparen, worden het best beloofd via nieuwe emissiereductie-eenheden, ERE's, waarvan de Nederlandse Emissieautoriteit, NEa, terecht opmerkt: "De CO₂-prestatie van een biobrandstof is een administratief gegeven dat je niet fysiek aan de brandstof kunt afmeten. Elke gram CO₂ die op papier minder wordt uitgestoten, levert straks geld op. Dat is enorm fraudegevoelig." Mijn vraag aan de staatssecretaris is wat de afspraken over handhaafbaarheid in RED III zijn. Nederland wil een Europese Uniedatabank, UDB, die de internationale keten veel transparanter moet maken. Wat is de laatste stand van zaken hierover?

De Nederlandse Emissieautoriteit houdt risicogestuurd toezicht in samenwerking met de Inspectie Leefomgeving en Transport en de Douane. Hebben die wel voldoende capaciteit en kennis om dit goed op te pakken? Wordt er goed samengewerkt door die diensten?

De regeling stelt vast welke informatie brandstofleveranciers bij het Register Energie voor Vervoer, REV, moeten aanleveren en aan welke eisen zogenoemde verificateurs moeten voldoen bij het opstellen van de verificatieverklaring. De informatieverplichtingen voor brandstofleveranciers en voor verificateurs creëren regeldruk. Uit de toelichting kan worden afgeleid dat het doel van de gestelde verplichtingen is om de Nederlandse Emissieautoriteit in staat te stellen om effectief te gaan handhaven. Niet duidelijk is welke informatie de NEa echt nodig heeft om haar rol in het nieuwe systeem goed te kunnen uitvoeren en hoe alle eisen zich daartoe verhouden. Een mkb-toets heeft niet plaatsgevonden. Ik vraag de staatssecretaris of zij bereid is om die alsnog te doen. Duidelijkheid hierover is nodig om de effectiviteit en vooral de proportionaliteit van de gestelde informatieverplichtingen te kunnen vaststellen. Wij overwegen een motie.

Doelstellingen werken alleen als ze controleerbaar en handhaafbaar zijn. De invoering van RED II bewijst dat de internationale toeleveringsketen van biobrandstoffen complex en fraudegevoelig is. Vooral bij biobrandstoffen uit rest- en afvalstromen, de categorie overig, ontstaan serieuze frauderisico's, waarbij bijvoorbeeld niet-duurzame grondstoffen uit China onterecht als "afval" worden gelabeld. Het besluit om te bepalen dat uitsluitend ingevoerde hernieuwbare brandstoffen die daadwerkelijk in Europa worden gebruikt of verhandeld een credit kunnen opleveren, is noodzakelijk om Nederlandse producenten te beschermen. Bijvoorbeeld het vastleggen van specifieke eisen voor de import van bio-ethanol moet voorkomen dat goedkope en minder duurzame varianten van buiten de EU onterecht meetellen. Ik vraag aan de staatssecretaris of er genoeg gecertificeerde verificateurs zijn voor dit complexe controlesysteem. In de ogen van de BBB kunnen we fraude alleen maar effectief aanpakken met een robuust internationaal handhavingsnetwerk.

Voorzitter. Ten derde de rechtmatigheid. Er is heel veel discussie over het toestaan van de massabalanssystematiek voor bio-Ing via het reguliere gasnet. Er schijnen vanuit de Rotterdamse haven vrachtwagens met bio-Ing naar Duitsland te rijden. Waarom houdt de Nederlandse regering stug vol dat de huidige regels van de Europese uitvoeringsverordening dit belemmeren, terwijl Duitsland, Frankrijk en inmiddels ook Spanje, hun boeren een verdienmodel bieden

via mestvergisting? Nederland houdt hardnekkig vast aan de Europese bepaling dat er een fysiek verband moet zijn tussen de duurzaamheidskenmerken en de levering. Met een aanpassing van dit beleid zouden in een klap 1.500 vrachtwagens op vloeibaar aardgas kunnen gaan rijden. De strenge uitleg van de Europese regels door Nederland blokkeert dit momenteel.

Kent de staatssecretaris het standpunt van de Europese Commissie waarin wordt bevestigd dat Ing en biomethaan binnen één productgroep onder een massabalanssysteem kunnen vallen? Is de staatssecretaris bekend met het recente rapport van de Technische Universiteit Delft waarin de toepassing van massabalans wordt ondersteund? Kan de staatssecretaris toezeggen dat zodra de Europese Commissie de regels gaat herzien en massabalans voor bio-Ing wél expliciet toe gaat staan, Nederland dit ook, en wel zo snel mogelijk, gaat doen? Kan de staatssecretaris toezeggen dat Nederland gaat onderzoeken of dit, net als in België, Frankrijk, Spanje en Duitsland, gewoon al mogelijk gemaakt kan worden, zodat er een gelijk speelveld ontstaat?

Voorzitter, tot slot. De uitvoerbaarheid. Wij hebben grote zorgen over betaalbaarheid. De kosten voor hernieuwbare energiedragers kunnen tegen 2030 naar schatting drie keer zo hoog uitvallen als die van fossiele brandstoffen. De fysieke inzet van hernieuwbare energie en onze vervoersmarkt moet in 2030 verviervoudigd zijn ten opzichte van 2023. Ik heb hierover enkele vragen aan de staatssecretaris. Is er überhaupt wel genoeg betaalbare en duurzame brandstof beschikbaar, zoals HVO, hydrobehandelde plantaardige olie? Is voldoende onderzocht of er geen overlappend is tussen bijvoorbeeld ETS2 en RED III? Is onze huidige infrastructuur hierop berekend? Zijn er bijvoorbeeld genoeg laadpalen en waterstofstations? Gaat de netcongestie niet voor problemen zorgen? Kunnen alle vergunningen tijdig worden verleend? Kan de markt deze richtlijn er op dit moment nog wel bijhebben? Is de regeldruk die RED III met zich meebrengt niet te hoog voor de gemiddelde ondernemer, die het water inmiddels aan de lippen staat als gevolg van de huidige brandstofprijzen?

Als tegemoetkoming kunnen kleine leveranciers en zakelijke thuisladers hun geleverde hernieuwbare elektriciteit laten inboeken via zogenaamde inboekdienstverleners. Wie zijn die inboekdienstverleners, vragen wij ons dan af. Dat vragen wij dan ook aan de staatssecretaris. Zijn dat er genoeg? Is er een kwaliteitscontrole? Daarnaast is er voor de zee- en binnenvaart een drempelwaarde van 500.000 liter ingesteld, zodat de kleinste leveranciers worden ontzien. Ik vraag de staatssecretaris of die drempelwaarde ook hoger vastgesteld kan worden.

Voorzitter. We hebben het advies opgezocht van het Adviescollege toetsing regeldruk, het ATR. Hun eindoordeel over deze regeling is: niet vaststellen. Het ATR concludeert dat de regeldruk voor bedrijven onvoldoende in kaart is gebracht en schat de jaarlijkse kosten voorzichtig op 35 miljoen. Dat zijn kosten die vanwege concurrentieoverwegingen niet altijd kunnen worden doorberekend en die, als dat wel kan, uiteindelijk op het bordje van de consument komen te liggen.

Uitvoerbaarheid gaat ook over investeringszekerheid. Bedrijven die miljoenen moeten investeren in raffinaderijen, biobrandstoffabrieken en elektrolyzers voor groene water-

stof hebben behoefte aan betrouwbaar overheidsbeleid. Daarom is het belangrijk om de correctiefactor voor de inzet van hernieuwbare waterstof in de raffinageroute langjarig vast te zetten. Dat is nu tot 2030. Duitsland en Frankrijk hebben hun verplichtingen doorgetrokken naar respectievelijk 2040 en 2035. De sector vraagt de regering om ook in Nederland de investeringshorizon van de RED III-wetgeving te verlengen om zo een gelijk speelveld in Europa te waarborgen. Vraag aan de staatssecretaris: gaat Nederland dat ook doen? Graag een toezegging van de staatssecretaris, zodat er een basis is voor de nodige investeringen.

Transporteurs lopen aan tegen wetgeving die in hun ogen de goedkoopste manier verduurzaming blokkeert. Zo is de sector ontevreden dat bepaalde betaalbare biobrandstoffen, zogenaamde "Annex IX-grondstoffen", zoals afgewerkte frituurolie, in Nederland worden uitgesloten voor de zeevaart. Specifiek voor de binnenvaart komt de zware en dure klimaatopgave boven op bestaande problemen. De sector staat fors onder druk door de noodzaak tot grote investeringen in schepen, achterstallig onderhoud aan sluizen en bruggen, wisselende waterstanden en grote personeelstekorten. De vrees van de BBB is dat deze extra brandstofkosten voor veel schippers de druppel kunnen zijn. Een impactassessment kan duidelijkheid geven over het effect op beschikbaarheid van grondstoffen, kosten voor verschillende ketenpartijen en de verschillen tussen sectoren door de gemaakte keuzes. Er wordt gesproken over een gevoeligheidsanalyse per sector. Is die inmiddels beschikbaar? En wat zijn dan de uitkomsten? De BBB pleit bij deze ingewikkelde regelgeving en de huidige onzekerheid voor een invoeringstoets. Is de staatssecretaris bereid om die toe te zeggen? Komt er een evaluatie? Wij overwegen hierover een motie in te dienen.

Het kabinet wil deze richtlijn met terugwerkende kracht gaan invoeren op weg naar verduurzaming van ons transport met als einddoel klimaatwinst. We staan als politiek echter ook aan de lat om de balans te bewaken tussen klimaat en brede welvaart. Zolang deze wet niet voldoet aan de eisen van uitvoerbaarheid voor de gewone ondernemer, zorgt voor meer onzekerheid en nog hogere prijzen, de regeldruk volgens de ATR enorm toeneemt en het toezichtstelsel volgens de Raad van State niet orde is, vraagt de BBB tot slot: is er een plan B? Kunnen we de richtlijn niet eerst invoeren precies zoals de EU dat voorschrijft? Moeten we geen pas op de plaats maken? Wij kijken uit naar de beantwoording van de staatssecretaris voor we definitief de balans gaan opmaken.

Dank u.

De voorzitter:

Ik dank u wel. Dan geef ik nu graag het woord aan de heer De Vries van de fractie van de SGP.

De heer De Vries (SGP):

Dank, voorzitter. Vandaag behandelen we een implementatiewet die onze afhankelijkheid van fossiele brandstoffen moet verlagen. Een belangrijk punt van aandacht. Het wetsvoorstel is gericht op het bevorderen van duurzaamheid. Dat is een Bijbelse waarde waar onze fractie van harte achter staat. God roept bij de schepping de mens op om die te bebouwen, maar ook te bewaren. Als goed calvinist haal ik nu Calvijn aan. Ik citeer wat hij al in 1554 schreef bij

de betreffende Bijbeltekst: "Die een akker bezit, moet dus de jaarlijkse vrucht trekken, en toezien dat hij de grond door zorgeloosheid niet laat uitgeput worden, maar hij moet er zich op toeleggen, om hem" — en nou komt het — "aan de nakomelingen over te leveren, zoals hij hem heeft ontvangen, of nog beter bebouwd." Laat dat laatste nu precies de Brundtland-definitie van duurzaamheid zijn. Calvijn had dat in 1554 al bedacht.

Terug naar het wetsvoorstel. Wat de SGP betreft hoeven wij onze milieudoelen niet door de EU te laten opleggen. Ons standpunt is dat we hier meer zelf een regierol moeten nemen. Op het punt van fossiele brandstoffen is in het coalitieakkoord alleen als ambitie opgenomen om in Europees verband de financiële prikkels weg te nemen. Doelpunt gemist, want wat de SGP betreft is dat een gemiste kans voor een grotere ambitie. Tegelijk zijn als uitgangspunten de leveringszekerheid en betaalbaarheid van een energiemix gekozen in het coalitieakkoord. Vanuit dat oogpunt is deze implementatiewet een van de vele stappen die genomen moeten worden om zo'n gezonde energiemix te realiseren en daarmee scoort het kabinet dan weer doelpunt.

De implementatiewet is dan ook een klein onderdeel. Vragen en onduidelijkheden zijn vrijwel helemaal opgehelderd in de aanloop naar dit debat. De implementatiewet blijkt overigens een lichtpunt voor de markt en die verzoekt om er zo spoedig mogelijk een punt aan te draaien en de wet in werking te laten treden. Daarom wil ik graag nog op een paar punten verheldering om zo de puntjes op de i te krijgen.

Voorzitter. Laat ik beginnen bij een punt dat recent onder onze aandacht werd gebracht: het uitgeven van emissiereductie-eenheden, ERE-certificaten, dat in de praktijk lijkt te leiden tot een financieel voordeel voor een groep mensen die toch al een voordeel had. Veel zakelijke rijders ontvangen een laadpaal van hun werkgever en krijgen daarbovenop nog een vergoeding voor het opladen van hun auto. Dit kost deze werknemers niets, maar deze groep kan wel aanspraak maken op de ERE-certificaten, waarmee ze zo'n €0,10 per kilowattuur kunnen verdienen. Dat kan oplopen tot een financieel voordeel van honderden euro's, terwijl de werkgevers de kosten maken. Het kan voor ondernemers een extra impuls zijn om nog meer te elektrificeren als zij een deel van de kosten terugkrijgen middels deze certificaten. Voor de hiervoor benoemde groep levert het tenslotte wel geld op, maar zij zullen niet extra investeren in elektrificatie. Daarmee is het middel niet effectief. Mijn vraag aan de staatssecretaris is: is het niet redelijker om deze certificaten uit te geven aan de betaler en niet aan de gebruiker?

Voorzitter. In antwoord op onze schriftelijke vragen hebben we een verduidelijking ontvangen van de visie van het kabinet op de energiemix. We wezen op de uitdagingen van netcongestie bij elektrificatie en op de grootte van de investeringen die nodig zijn om voor waterstof een infrastructuur te bouwen om er een levensvatbare energiebron van te maken. Onzes inziens moet ook worden gekeken naar biogas, biomassa-reststromen, getijdenenergie en kernenergie. Dat lijkt het kabinet te delen. In de beantwoording van onze vragen lijkt het erop dat er een concrete visie is op de verschillende transportsectoren. Zo lezen we dat biogas een valide energiebron is voor de scheepvaart, terwijl elektrificatie en waterstof meer voorzien worden voor het transport over de weg. Met deze wet worden aparte

doelstellingen per sector gesteld om beter te concurreren, maar betekent dat ook dat concrete energiebronnen per sector worden toegewezen? Mijn vraag aan de staatssecretaris is: klopt het dat er per vervoerssector een eigen energiemix wordt toegewezen? Er zijn aanwijzingen dat bijvoorbeeld voor de luchtvaart energiebronnen als biogas en waterstof valide alternatieven zijn.

Maar als de regering per vervoerssector een specifieke energiemix heeft voorzien, dan roept dat ook weer vragen op. In hoeverre is de energiemix per vervoerssector afgestemd met de betreffende sector? Sluit de energiemix aan bij de inspanningen die in de laatste decennia al door de sector zijn geleverd of worden grote investeringen en ontwikkelingen wellicht tenietgedaan door energiebronnen uit te sluiten van een specifieke sector? Hoe worden de afspraken over de energiemix vastgelegd en gehandhaafd? Blijft daarbij als uitgangspunt gelden dat de sectoren zelf het beste weten welke energiebronnen voor hen het beste zijn? Zij hebben zelf het meeste inzicht in de vraag of zij die energiebronnen kunnen ontwikkelen en of ze daarvoor de benodigde infrastructuur kunnen opbouwen. Blijven zij vrij om hun eigen keuze te maken?

Voorzitter. We hebben al eerder vragen gesteld over het massabalanssysteem. Dat is ook al door de vorige spreker naar voren gebracht. In de Tweede Kamer is vorig jaar een motie van de VVD aangenomen over het, in navolging van het buitenland, verkennen van wat nodig is om bio-lng via de massabalanssystematiek toe te passen. Mijn vraag aan de staatssecretaris is: hoe staat het met de uitvoering van deze motie?

Wij vragen in het verlengde daarvan ook specifiek om hierover duidelijkheid te creëren in de Regeling energie vervoer ter implementatie RED-III, die in ontwikkeling is, en om daarbij ruimte te bieden voor de massabalans en eventueel voor de terminalroute. In de eerdere beantwoording van onze schriftelijke vragen is concreet gemaakt waarom deze ruimte onwenselijk is. Tegelijkertijd bleken er ook nuanceringen te zijn. Die ruimte is er namelijk wel expliciet in de EU-wetgeving. Zo wordt in artikel 18, lid 3 van de Uitvoeringsverordening (EU) 2022/996, die vanaf 2027 zal gelden, specifiek ruimte geboden voor gekoppelde infrastructuur. Dat beschrijft in feite de terminalroute.

Daarnaast blijkt uit een rapport van adviesbureau CE Delft – het betreft niet de TU Delft, maar een adviesbureau – dat bio-lng, liquid natural gas, via de massabalans juist een nuttige transitierol kan vervullen in sectoren waar snelle elektrificatie niet vanzelfsprekend is. Daarnaast is het beeld dat de import van bio-lng de Nederlandse productie zou verdringen te absoluut, want de Nederlandse producenten behouden juist hun sterke uitgangspositie en kunnen desgewenst eveneens binnen een massabalanssysteem leveren. Verder heeft de Europese Commissie uitgesproken dat lng en biomethaan tot dezelfde productiegroep kunnen behoren, binnen één massabalanssysteem. Kortom, er valt dus wel een en ander te nuanceren in de positie van het kabinet op dit punt. Mijn vraag aan de staatssecretaris is: is zij bereid om de kabinetspositie omtrent de massabalans en de terminalroute, in lijn met de motie-Van Groningen, nogmaals af te wegen en om bij de aanstaande regeling gemotiveerd aan te geven waarom daarvoor wel of niet ruimte wordt geboden?

Voorzitter. Onze fractie kijkt uit naar de beantwoording door de staatssecretaris.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik zie nog een interruptie, van mevrouw Van Langen.

Mevrouw Van Langen-Visbeek (BBB):

Ik heb nog een vraag aan meneer De Vries. U zegt dat de zakelijke rijders worden bevoordeeld. Als ze benzine tanken, kunnen ze met die certificaten immers geld terugkrijgen, terwijl de werkgever misschien de auto betaalt. Bent u ervoor dat dit voordeel wordt uitgebreid naar de overige elektrische rijders of wilt u dat het wordt afgeschaft? Wat is uw standpunt daarin?

De heer De Vries (SGP):

Ons idee zou zijn om die certificaten uit te geven aan wie werkelijk betaalt en dus niet per se aan de gebruiker.

Mevrouw Van Langen-Visbeek (BBB):

Mijn vraag is dus: wat vindt u ervan? Wilt u het zo houden? Of zegt u dat de zakelijke rijders worden bevoordeeld ten opzichte van de privérijders? Wat is uw standpunt?

De heer De Vries (SGP):

Nee, dat laatste niet. Dat hoeft niet, nee.

Mevrouw Van Langen-Visbeek (BBB):

Oké, dank u.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik geef graag het woord aan de heer Van Kesteren van de fractie van de PVV.

De heer Van Kesteren (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Dit wetsvoorstel is weer een product van Europees contraproductief klimaatbeleid dat via nationale wetgeving wordt afgedwongen. Bij de implementatie van de RED III-richtlijn worden brandstofleveranciers verplicht om een steeds groter aandeel hernieuwbare energie in de vervoerssector te realiseren om daarmee de reductie van broeikasemissies in de transportsector te vergroten. In theorie moet dat leiden tot minder uitstoot en dat zou dan weer bijdragen aan het terugdringen van fossiele brandstoffen en het behalen van de Europese klimaatdoelstelling van klimaatneutraliteit in 2050. Voor de grote Nederlandse transport- en raffinagesector zal dit beleid echter leiden tot hogere brandstofprijzen en hogere kosten voor automobilisten, transportbedrijven en ondernemers, verlies van concurrentiekracht en uiteindelijk tot tanktoerisme bij onze buurlanden. Een voorbeeld van klimaatbeleid dat in de regel leidt tot het tegenovergestelde resultaat van wat men ermee beoogt.

Voorzitter. Hoewel alle EU-lidstaten aan de zogenaamde RED III-richtlijn zullen moeten voldoen, kan de impact voor Nederland toch groter zijn vanwege onze doorvoer vanuit het havengebied door de binnenvaart- en omvangrijke

vrachtverkeersector. Nederland heeft een grote transport- en logistieke sector en is bovendien een belangrijk raffinage- en brandstofknooppunt. Juist daardoor raken deze verplichtingen onze economie harder dan die in veel andere EU-lidstaten. Onze omvangrijke logistieke sector heeft een hoog energieverbruik. Extra verplichtingen voor CO₂-reductie en bijmenging werken dan ook kostenverhogend voor de Nederlandse brandstofleveranciers en die kosten zullen uiteindelijk weer worden doorberekend aan de afnemers.

Veel automobilisten kijken nu al uit naar buurlanden, omdat zij daar betaalbaar kunnen tanken. De transportsector volgt dat voorbeeld inmiddels ook al. Het tank- en boodschappentoerisme floreert nu al en dat heeft rampzalige gevolgen voor onze economie, onze concurrentiepositie en uiteindelijk ook de accijnsinkomsten. Wederom de constatering dat het huidige klimaatbeleid leidt tot het tegenovergestelde resultaat van wat men ermee beoogt.

Het voorliggende wetsvoorstel leidt tot nóg hogere brandstofkosten voor huishoudens, brandstofleveranciers, het mkb en ondernemers in de transportbranche. Onze vraag is dan ook of de staatssecretaris zich de impact realiseert van het voorliggende wetsvoorstel voor huishoudens, brandstofleveranciers, het mkb en de ondernemers in de transportbranche. Kan de staatssecretaris dat bevestigen en aangeven wat zij voornemens is te gaan doen aan dat probleem? Zo nee, waarom huldigt zij hierover een ander standpunt en waarom zijn eventuele maatregelen vooralsnog niet aan de orde?

Voorzitter. Nederland zal met dit klimaatbeleid, zo is onze inschatting, vooroplopen in de uitvoering en handhaving van het Europese klimaatbeleid. De PVV opteert voor minder EU-klimaatdwang. De PVV vindt uitvoering van het EU-klimaatbeleid onverstandig, omdat met name de Nederlandse industrie en de Nederlandse transportsector daarvan aanzienlijke schade zullen ondervinden. Dat zal vervolgens een domino-effect hebben op de werkgelegenheid en uiteindelijk op de besteedbare inkomens van de Nederlanders. Onze volgende vraag is dan ook of de staatssecretaris kan aangeven wat voor effect dit wetsvoorstel concreet heeft op de brandstofprijzen in Nederland tot 2030, boven op de extreem hoge brandstofprijzen die nu al werkelijkheid zijn. Is de staatssecretaris, het kabinet, zo u wilt, bereid om enige terughoudendheid te betrachten met betrekking tot de implementatie van de RED III-richtlijn?

De vraag is dus niet alleen of we aan Europese regels moeten voldoen, maar ook hoe verstandig het is om deze regels zo strak en zonder maximale flexibiliteit te implementeren. Wat de PVV betreft mogen de Nederlandse transportsector en de automobilist niet opnieuw de rekening gepresenteerd krijgen van Brusselse klimaatambities waarvan het effect op de wereldwijde uitstoot hoogst onzeker is. De PVV pleit er daarom bij het kabinet voor om nationale uitzonderingen te maken of om lagere doelstellingen in acht te nemen die Europese richtlijnen toestaan. Concreet wil de PVV, als het even kan, dus geen nationale koppen op EU-regelgeving, maar minimale uitvoering van Europese regelgeving met betrekking tot de borging van het gelijke speelveld wat betreft betaalbaarheid en concurrentiekracht. De derde vraag die wij aan de staatssecretaris willen stellen, is dan ook of zij kan aangeven of dit kabinet daadwerkelijk kiest voor een strengere implementatie dan andere EU-lid-

staten. Zal Nederland gebruikmaken van de zogenaamde "flexibiliteitsopties" die de RED III-richtlijn biedt?

Voorzitter. De PVV-fractie wil van de minister graag helderheid over de kosten, de concurrentiepositie van onze transport- en raffinagesector en de verwachte grenseffecten. We hebben hier dan ook een aantal vragen over. Kan de staatssecretaris exact aangeven wat zij zal ondernemen om de verwachte extra kosten per liter brandstof voor automobilisten en transportbedrijven door de implementatie van de RED III-richtlijn binnen de perken te houden? Is het kabinet bekend met de explosieve toename van het zogenaamde tank- en boodschappentoerisme naar Duitsland en België als gevolg van zowel nationale regelgeving als EU-regelgeving, in dit geval vanwege de implementatie van de RED III-richtlijn? Wordt er door dit kabinet gewerkt aan een adequate oplossing voor dit probleem? Kan de staatssecretaris aangeven wat dit wetsvoorstel betekent voor de concurrentiepositie van de Rotterdamse raffinagesector? Kan de staatssecretaris aantonen dat deze maatregelen daadwerkelijk meetbare CO₂-reductie opleveren in plaats van slechts administratieve verschuivingen in de brandstofketens?

Voorzitter. Klimaatbeleid dat vooral leidt tot hogere lasten voor Nederlanders en economische schade zonder aantoonbaar wereldwijd effect, verdient wat ons betreft een zeer kritische beoordeling. De PVV hoopt dan ook dat dit kabinet op adequate en realistische wijze maatregelen zal nemen die de raffinage- en energiesector en brandstofleveranciers ontzien en de kosten van brandstof voor de industrie, het mkb, de transportsector en huishoudens aanzienlijk omlaag kunnen brengen, waardoor de enorme toename van het tank- en boodschappentoerisme naar onze buurlanden vanzelf zal afnemen. Onze vragen aan de staatssecretaris, zo u wilt het kabinet, zijn daarop gebaseerd.

Tot zover in de eerste termijn. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik graag het woord aan mevrouw Visseren-Hamakers van de Fractie-Visseren-Hamakers.

Mevrouw **Visseren-Hamakers** (Fractie-Visseren-Hamakers): Dank, voorzitter. Welkom aan de staatssecretaris in de Eerste Kamer. Mijn fractie, die de Partij voor de Dieren vertegenwoordigt in de Eerste Kamer, is voor een ambitieus klimaatbeleid en voor een klimaatbeleid dat andere maatschappelijke doelen op het gebied van natuurbescherming, water, duurzame landbouw en dierenwelzijn ondersteunt en niet tegenwerkt. Dat vergt keuzes en effectief beleid, en daar knelt het met deze Richtlijn hernieuwbare energie. De richtlijn vermijdt de noodzakelijke maatregelen en heeft negatieve gevolgen voor andere beleidsterreinen.

Klimaatbeleid in de vervoersector kan maar op één manier effectief zijn: door niet alleen in te zetten op verduurzaming, maar ook op minder vervoersbewegingen. We transporteren namelijk enorme hoeveelheden overbodige, niet-duurzame producten. Hoeveel plastic speeltjes heeft een kind nodig? Hoeveel bosjes bloemen die zijn geproduceerd met landbouwgif hebben we nodig? Met andere woorden, hoe gaat het kabinet ervoor zorgen dat niet alleen onze vervoersector, maar onze economie als geheel verduurzaamt? Graag een

reactie van de staatssecretaris. Een andere maatregel om de vervoersector effectief te verduurzamen is natuurlijk het investeren in openbaar vervoer. Wat zijn de plannen van het kabinet om het ov weer aantrekkelijk en betaalbaar te maken?

Voorzitter. Voor de Partij voor de Dieren staat één onderwerp centraal in dit wetsvoorstel, namelijk het gebruik van dierlijke vetten en mest als zogenaamde hernieuwbare energie. Ik heb het daar in deze Kamer al eerder over gehad, maar nog niet met het nieuwe kabinet, dus ik kijk uit naar de visie van de staatssecretaris hierop. Kan de staatssecretaris uitleggen hoe dierlijk vet en dierlijke mest als hernieuwbaar kunnen worden gezien? Als een dier bevalt, is het kind een ander dier; de moeder wordt niet hernieuwd. Dieren zijn dus geen hernieuwbare energie zoals wind of zon. Biologisch gezien klopt de definitie dus helemaal niet. Dierlijke producten kunnen alleen als hernieuwbaar worden gezien als de dieren die deze producten produceren of, in het geval van dierlijk vet, de dieren die deze producten zijn als bulkproducten worden gezien en niet als individuen.

Een argument dat vaak wordt gebruikt, is dat we zo veel mogelijk lichaamsdelen van een geslacht dier moeten gebruiken, niet alleen vanuit efficiëntieoverwegingen, maar ook vanuit respect voor het dier. Maar om deze producten als "duurzaam" te bestempelen, gaat echt een stap verder. Hiermee wordt de bio-industrie met al haar dierenleed en duurzaamheidsproblemen in stand gehouden en, bij gebrek aan een goed Nederlands woord daarvoor, gegreenwasht. Verplicht de richtlijn Nederland om dierlijke producten te gebruiken of kan een lidstaat zelf bepalen op welke hernieuwbare energie hij inzet? Als de ruimte wordt geboden, zou de staatssecretaris dan willen overwegen om geen dierlijke producten te gebruiken? Als deze ruimte niet wordt geboden, is de staatssecretaris dan bereid om in Europees verband de discussie aan te gaan over nut en noodzaak van het gebruik van dierlijke producten, zoals zogenaamde hernieuwbare energie?

Dan nog een paar meer praktische vragen, voorzitter. Uit het schriftelijk overleg blijkt dat biobrandstof die in Nederland wordt gebruikt, voornamelijk is geproduceerd met suiker en zetmeelhoudende gewassen van buiten Nederland. In welke mate wordt er ook gehandeld in dierlijke producten en mest die worden gebruikt als zogenaamde hernieuwbare energie? Welk percentage van de dierlijke producten en mest komt uit andere Europese landen of van buiten de EU? Graag een reactie van de staatssecretaris. In de memorie van toelichting wordt gesteld dat er voor categorie 3 dierlijke vetten minder gebruiksbeperkingen gelden dan voor categorie 1 en categorie 2 dierlijke vetten, omdat die in de richtlijn anders worden ingedeeld. De memorie van toelichting stelt ook dat de Wet milieubeheer de mogelijkheid biedt om dit ongewenste rechtsgevoel ongedaan te maken en dat in de Regeling energie vervoer de hoogte van deze correctiefactor wordt vastgesteld. Waarom zijn deze verschillende categorieën dierlijke vetten anders ingedeeld? Wat zijn de consequenties? Wat is de stand van zaken van de Regeling energie vervoer, vraag ik aan de staatssecretaris.

Voorzitter. Het wetsvoorstel gaat uit van ketensturing. Hoe ver in de keten wordt teruggedaan, is mijn vraag. Welke uitstoot van broeikasgassen wordt meegenomen? De uitstoot van methaan in de veehouderij? De uitstoot tijdens

de productie en het transport van veevoer? De uitstoot tijdens de productie en het vervoer van kunstmest en pesticiden die worden gebruikt voor de productie van veevoer, het transport van de dieren naar het slachthuis en cetera, et cetera? Wat wordt meegenomen in de berekening van de zogenaamde milieuwinst van het gebruik van dierlijk vet en dierlijke mest? Wat is de daadwerkelijke milieuwinst als de uitstoot in de hele keten wordt meegerekend? Graag een reactie van de staatssecretaris.

Voorzitter. Er zijn sterke aanwijzingen dat bedrijven op grote schaal frauderen met grondstoffen voor biobrandstof. Mevrouw Van Langen had het hier ook al over. De Raad van State constateert bovendien dat de kans op fraude groter wordt door de voorgestelde systematiek van ketensturing. Is het systeem van toezicht voldoende robuust, vraag ik de staatssecretaris. Is de Uniedatabank inmiddels volledig operationeel? Met andere woorden, hoe gaat de staatssecretaris fraude voorkomen? Kan zij toezeggen dat zij nog dit jaar zal onderzoeken hoe de inspectie in de biobrandstoffenketen kan worden verbeterd? Ik overweeg een motie op dit punt, maar mijn voorkeur gaat uit naar een toezegging.

Voorzitter, tot slot. Ik ben benieuwd hoe het staat met de uitvoering van mijn motie 36576, letter Q over consumenteninformatie over de herkomst van warmte. Ik vraag de staatssecretaris of zij kan toezeggen om, in het verlengde van deze aangenomen motie, nog dit jaar te onderzoeken hoe zakelijke en particuliere consumenten in de vervoerssector ook kunnen worden geïnformeerd over de grondstoffen van de hernieuwbare energie die ze kopen, en dan niet alleen voor de dierlijke producten, maar voor de biobrandstof in het algemeen. Ook op dit punt overweeg ik een motie, maar vraag ik een toezegging van de staatssecretaris. Daarnaast heeft de minister van KGG in het debat over de Wet collectieve warmte eind vorig jaar toegezegd om meer informatie te geven over dierlijke producten in het energiesysteem voor warmte en heeft zij ook toegezegd dat zij in kaart wil brengen wat er nodig is voor een overzicht van het gebruik van dierlijke producten in het energiesysteem meer in het algemeen. Hoe staat het met de uitvoering van deze toezeggingen? Dat zou ik graag horen van de staatssecretaris.

Voorzitter. Ik kijk uit naar de reactie van de staatssecretaris en voorts ben ik van mening dat er een einde moet komen aan de bio-industrie.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik nu graag het woord aan de heer Kemperman van Forum voor Democratie. Hij spreekt mede namens de Fractie-Beukering.

De heer Kemperman (FVD):

Dank u wel, voorzitter. Een belangrijke richtlijn, waar ik even de tijd voor neem. Dat is natuurlijk nog maar een fractie in verhouding tot de tijd die transporteurs, kleine pomphouders, leveranciers of andere mensen die door deze wet geraakt zullen worden, straks kwijt zijn aan allerlei lasten en verplichtingen. Geachte voorzitter. Welkom, staatssecretaris. Beste toehoorders. Namens de fractie van Forum voor Democratie zal ik eerst reflecteren op het generieke klimaatbeleid en groene energiebeleid. Dat is relevant om het kader van onze kritiek op deze Richtlijn hernieuwbare energie te

duiden. Daarna zal ik specifiek ingaan op de richtlijn RED III.

Forum voor Democratie stond en staat afwijzend tegenover het doorgesloten klimaatbeleid en de top-down regelzucht vanuit Europa. Door de Green Deal zitten wij nu met een geforceerde energietransitie, die leidt tot netcongestie en afhankelijkheid van buitenlandse leveranciers van fossiele brandstoffen. Wanneer onze internationale partners dan ook nog eens met hun geopolitieke doldrieste avonturen veroorzaken dat handelsroutes worden geblokkeerd, en hiermee de wereldmarkt van fossiele energiebronnen verstoren en cruciale infrastructuur letterlijk slopen, kunnen we constateren dat we zelf een energiecrisis veroorzaakt hebben. We waren een onafhankelijk land wat betreft onze energievoorziening, maar dit is door politieke keuzes om zeep geholpen. Nu zijn we afhankelijk van onbetrouwbare leveranciers en onvoorspelbare partners. De kosten van het klimaatbeleid belopen tot 2050 circa 1.000 miljard. Ons elektriciteitsnet is nu al overbelast, en energie en brandstoffen zijn onbetaalbaar.

Als er één ding is waar ik spijt van heb in deze Kamer, is het dat ik destijds — ik geef toe: als lid van een andere fractie — voor de sluiting van het Groninger gasveld heb gestemd. Forum was hier steeds tegen en werd belachelijk gemaakt. Waar de huidige koers en keuzes leiden tot instabiliteit en hoge kosten, kiest Forum voor zekerheid, betaalbaarheid en nationale soevereiniteit, ook op het gebied van energie en klimaat.

Nu specifieker wat betreft RED III: Forum staat kritisch tegenover de implementatie van de RED III-onderdelen die de vervoerssector raken. Wat we hier zien, is geen zorgvuldige energietransitie, maar een roekeloze operatie waarbij torenhoge kosten op het midden- en kleinbedrijf zullen worden afgewenteld. De regering heeft geen zicht op de prijseffecten voor ondernemers en consumenten, maar men laat op onverantwoorde wijze daadwerkelijk financiële kosten-batenanalyses varen, alsof de economische realiteit er niet toe doet. De regering erkent zelf dat mkb-ondernemers gebukt gaan onder een lawine van rapportages, certificaten en administratieve verplichtingen, maar toch kiest men ervoor om geen uitstel van sancties in 2026 te overwegen en biedt men slechts vage, algemene ondersteuning via de Nederlandse Emissieautoriteit. Dat is geen bescherming; dat vinden wij wegkijken. Er is geen concrete kwantificering gegeven van de extra administratieve lasten die deze regels met zich meebrengen. Geen uren, geen euro's en geen fte's, maar grove schattingen, die geen rekening houden met de schakelkracht, de arbeidskrachte, het aantrekkingsvermogen van kennis en personeel en de verschillen in bedrijfsgrootte. Men volstaat met een drempel van 500.000 liter geleverde brandstof per jaar, waardoor de allerkleinste leveranciers worden ontzien. Maar voor een transportbedrijf met een handvol vrachtwagens, een tankstationhouder die net boven de grens zit of een mkb-leverancier in de binnenvaart zegt deze drempel weinig tot niets. Er is geen mkb-specifieke vrijstelling of een vereenvoudigde procedure of drempel op basis van omzet of aantal werknemers. Dat getuigt van een pijnlijk gebrek aan realiteitszin, vinden wij.

De belofte dat de NEa risicogericht en proportioneel zal handhaven en dat sancties altijd met coulance zullen worden toegepast, klinkt mooi, maar biedt geen harde garantie.

In de praktijk dreigen al in het eerste jaar onevenredige boetes voor bedrijven die worstelen met de nieuwe papierberg en de bijbehorende kosten. Forum overweegt in de tweede termijn een motie om het mkb hiertegen beter te beschermen.

Het ontbreken van inzicht in de totale financiële impact is verontrustend. Hoeveel moet een bedrijf straks betalen aan hogere brandstofkosten, certificeringskosten en verplichte investeringen in nieuwe technologieën? Wordt er in de economische afweging rekening gehouden met een versnelde afschrijving van infrastructuur en materieel dat technisch nog prima mee kan? Daardoor moet het opleggen van nieuwe technologieën worden aangepast en daarmee wordt het wellicht onbruikbaar. Worden deze kosten van kapitaalvernietiging volledig doorberekend aan de consument, of is er voorzien in een serieuze compensatie vanuit de overheid? Hoe verhoudt de totale last zich tot de bescheiden CO₂-reductie van 1,15 megaton die men hiermee hoopt te behalen?

Er is geen gedegen kosten-batenanalyse die aantoont dat de beoogde milieuwinst de economische schade die wordt veroorzaakt rechtvaardigt. Het moet, want het is beter voor het klimaat. Dat is het politieke dogma. De nevenschade doet niet ter zake. Een fatsoenlijke MKBA-doorrekening ontbreekt. Forum overweegt ook op dit punt een motie, maar een toezegging dat dit wellicht alsnog gebeurt, is wat ons betreft toereikend. De regering antwoordt dat het wetsvoorstel zich niet rechtstreeks richt op de industrie maar op de brandstofleveranciers, en dat het verder lastig is om de kostenontwikkeling te voorspellen. Men wijst op investeringszekerheid voor producenten van hernieuwbare brandstoffen, maar wat blijkt: er is momenteel sprake van een golf aan terugtrekkende bewegingen en annuleringen door grote investeerders in de biobrandstoffensector, met name in de Rotterdamse haven.

Bedrijven heroverwegen hun investering vanwege hoge kosten, onzekere regelgeving en veranderende marktomstandigheden. Shell besloot in september 2025 definitief de bouw van de grootste biobrandstoffenfabriek in Europa in Pernis te stoppen. Kort na het besluit van Shell kondigden ook BP en het Finse UPM aan hun plannen voor nieuwe biobrandstoffenfabrieken in de Rotterdamse haven te staken. Deze professionele marktpartijen investeren niet in producten die verliesgevend zullen zijn en focussen vanaf nu liever op hun kernactiviteiten, met een sneller en zekerder rendement — soms ten koste van groene ambities.

Ook de Europese Rekenkamer uit zich kritisch over het huidige EU-beleid rondom biobrandstoffen, wat zorgt voor onzekerheid bij beleggers over welke technologieën op de lange termijn gesteund zullen blijven worden. Investerings in de biobrandstofsector kunnen slechts met overheidssteun overeind blijven via het Nationaal Groeifonds en regelingen van de RVO. Er blijft dan publiek geld beschikbaar voor innovatie, maar dat is dus belastinggeld. Dat betekent hogere productiekosten, minder leveringszekerheid, hogere accijnzen en subsidies uit de algemene belastingopbrengst, maar laten we ons wel aan de bijmengverplichtingen houden die Europa ons oplegt.

Illustratief is het opschalen van de sustainable aviation fuel, afgekort SAF, duurzame kerosine. Dat is momenteel de grootste uitdaging voor de luchtvaart. Maar juist hier trek-

ken investeerders aan de rem. Ook de luchtvaartsector moet SAF gebruiken om aan de Europese klimaatdoelen te voldoen, maar we zien dat de eerdergenoemde investeringsstop bij de grote spelers voor een direct gat zorgt in de verwachte levering voor de komende jaren. Luchtvaartmaatschappijen zijn bang dat ze de volledige kosten niet kunnen doorberekenen aan de reiziger zonder dat de vraag naar vluchten instort. SAF is momenteel drie tot vijf keer duurder dan fossiele kerosine. Ten slotte is er het tekort aan grondstoffen: er is wereldwijd een felle strijd gaande om gebruikte bakolie en -vetten. Investeerders vrezen dat er simpelweg niet genoeg afval is om aan de enorme vraag te voldoen.

Ondanks de terugtrekkende beweging van investeerders en producenten dwingt de EU-bijmengverplichting de sector vooruit, oplopend tot een bijmengverplichting van 70% in 2050. Omdat nu grote fabrieken niet worden gebouwd, ontstaat of dreigt er een tekort dat zal leiden tot hoge boetes voor luchtvaartmaatschappijen en nog hogere brandstofprijzen. De focus van marktpartijen verschuift langzaam van biobrandstoffen naar synthetische kerosine naar e-fuels. Dat is technisch nog complexer en op lange termijn wellicht beter schaalbaar, maar nog veel onzekerder.

Forum heeft kritiek op deze richtlijn, maar ook vanuit de natuurorganisaties klinkt stevige kritiek wanneer het gaat om het kappen van bossen om op deze wijze de natuur te helpen. Een recente uitspraak van het gerechtshof van de Europese Unie bevestigt dat biomassa en kaalkap door de EU-rechter als "groene investering" worden aangemerkt. Het blijkt dat politieke keuzes in EU-wetgeving door de rechter worden gevolgd zonder toetsing aan de wetenschappelijke werkelijkheid. Dit zijn enkele uitspraken van het Comité Schone Lucht. Biomassa is via politieke afspraken in de Europese Renewable Energy Directive als duurzaam aangemerkt en de rechter neemt dat uitgangspunt over en oordeelt dat er geen harde garanties zijn voor daadwerkelijke klimaat- of natuurwinsten.

Opvallend is ook dat het Hof stelt dat de kaalkap niet per definitie schadelijk is. Omdat lidstaten dit verschillend reguleren, zou het, ik citeer: "niet systematisch problematisch zijn", en zijn de milieueffecten — ik citeer opnieuw — "niet altijd negatief". In deze uitspraken en in uitspraken in vergelijkbare zaken kiest de rechter voor een terughoudende benadering en verwijst hij naar bestaande wetgeving in plaats van een inhoudelijke toetsing op de effectiviteit, waarmee de rechter politieke fictie legitimeert.

De politiek heeft biomassa "groen" genoemd, en de rechter neemt dat simpelweg over. Daarmee wordt niet getoetst of het ook klopt. Wetenschap wordt ingeruild voor juridische redenering en dat maakt duurzaam beleid ongeloofwaardig. Een citaat van directeur Fenna Swart van het Comité Schone Lucht: "Dit laat zien dat duurzaam in Europa steeds vaker een politieke term is in plaats van een wetenschappelijke, en als de rechter dat niet corrigeert, verliest het label zijn betekenis."

De gevolgen voor het klimaatbeleid zijn dat investeringen die als groen worden bestempeld, zonder echte klimaatwinst schadelijke praktijken zoals boskap voor biobrandstoffen in de hand werken en stimuleren. De geloofwaardigheid van het Europese klimaatbeleid, waar wij toch al vraagtekens bij zetten, wordt hiermee nog verder ondermijnd.

Voorzitter. Het dwingend opleggen van een ideologie aan marktpartijen heeft historisch zelden gewerkt. De beoogde doelen van deze richtlijn zijn onzeker. De resultaten werken averechts voor de natuur. Zelfs natuurorganisaties spreken zich uit tegen deze duurzaamheidsstrategie. De economische effecten zijn niet doorgerekend en de schade kan buitenproportioneel uitpakken. Deze richtlijn maakt een compleet werkende infrastructuur overbodig, vereist onbewezen technologieën en vergt enorme investeringen. Je kan dit dus alleen maar afdwingen met wetgeving, strengere richtlijnen, handhaving, sanctionering en boetes. Dit is geen beleid; dit ruikt naar klimaatcommunisme.

Voorzitter. Onze vraag aan de staatssecretaris is als volgt. Stel dat we in economisch mindere tijden belanden, een recessie. Hoogleraar Jan Rotmans wijst ons al op de dreigende energiecrisis, die van ongekende historische omvang zal zijn. Ik noem aanhoudende hoge rentes en een dalende transportvraag. Wat zijn de risico's als delen van deze sectoren in de problemen komen? De volgende vraag: wat gebeurt er met de naleving van de jaarverplichting als transportbedrijven, tankstations of brandstofleveranciers failliet gaan of simpelweg niet meer kunnen investeren in certificaten en hernieuwbare brandstoffen? Een volgende vraag: welke gevolgen heeft dat voor de leveringszekerheid, de infrastructuur, de opslag, de distributie en de dagelijkse bevoorrading van brandstof langs de weg en in de havens? Is er überhaupt een scenarioanalyse voor gemaakt of laten men dat aan het toeval over?

Ten slotte. Dit wetsvoorstel is een schoolvoorbeeld van hoe normering in de praktijk neerkomt op lasten voor het mkb, prijsstijgingen voor de burger en subsidies voor de groene toeleveringsketen. Zonder onafhankelijke, volledige economische impactanalyse, zonder bescherming van het mkb, zonder zicht op prijs- en leveringsrisico's en zonder uitstel van sancties in 2026 kan dit voorstel niet rekenen op onze steun. Wij roepen de regering op om tot een fundamentele heroverweging te komen. Stel sancties uit, bescherm het mkb actief, voorkom onnodige prijsopdrijving en laat eerst een onafhankelijke, harde doorrekening maken van wat dit onze samenleving echt kost en wat het de natuur oplevert, voordat we ondernemers en burgers verder opzadelen met een transitie die nog nooit iemand fatsoenlijk heeft onderhouden.

Dank u wel.

De voorzitter:

Ik dank u wel. Wenst een van de leden nog het woord in de eerste termijn? Dat is niet het geval. Dan schors ik tot 15.00 uur.

De vergadering wordt van 14.39 uur tot 15.01 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik heropen de vergadering. Wij zijn toe aan het antwoord van de regering in de eerste termijn. Ik geef het woord aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Staatssecretaris Bertram:

Voorzitter, dank u wel. Ik wil graag heel kort een aftrap doen en dan ga ik door de mapjes heen. Ik begin met de regeldruk

en handhaafbaarheid. Dan ga ik naar de massabalans, dan naar de andere EU-landen en daarna heb ik best een flink stapeltje overig.

De voorzitter:

Mag ik het nog even herhalen? U heeft dus regeldruk en handhaafbaarheid. Wat was blokje twee?

Staatssecretaris Bertram:

De massabalans, dan andere EU-landen en dan een flink mapje overig.

De voorzitter:

Gaat uw gang.

Staatssecretaris Bertram:

Dank u wel, voorzitter. Dank voor alle vragen en alle opmerkingen. Wij bespreken vandaag de RED III. Wat is nou het belangrijkste dat het kabinet hiermee voorheeft? Dat is dat we onafhankelijker worden van fossiel, wat niet onbelangrijk is in deze tijd, en dat we schoner en gezonder worden. Het gaat over de mobiliteitssector, de vervoerssector. Het kabinet ziet dit duidelijk als een tussenfase. Dat is natuurlijk ook op Europees niveau gewisseld. Misschien is elektrificatie wel het meest schoon, het meest gezond, maar je hebt een tussenstap nodig om daar te komen. Biobrandstof en de inzet van groene waterstof zijn dan toch de manier om dat voor elkaar te krijgen, ook om uiteindelijk minder CO₂ uit te stoten.

Wat is nou de RED III? Dat is uiteindelijk ook een kwantitatieve doelstelling: 14,5% minder in de mobiliteitssector. Die is ook gewijzigd ten opzichte van de RED II. Dat is niet onbelangrijk, gelet op alle vragen die u gesteld heeft. Het belangrijkste instrument is natuurlijk de brandstoftransitieverplichting, die uiteindelijk ongeveer 6 megaton moet opleveren van de 10 die gecalculereerd zijn. Vergeleken met wat we nu bij de RED II hebben, zijn er vier belangrijke wijzigingen, die hopelijk het systeem hanteerbaarder maken. Die wijzigingen zijn als volgt. Het gaat inderdaad om de hele keten. Er is net de vraag gesteld wat die keten is. Eigenlijk is de keten echt vanaf het moment dat iets groeit totdat het afval is. Er wordt dus behoorlijk goed gekeken naar wat er nu bij komt kijken. Het gaat om de keten. Daarnaast gaat het om de leverancier. Dat is ook belangrijk. Dat betekent dat de leverancier wordt aangesproken voor de bijdrage vanuit de wegsector, vanuit de zeevaartsector en vanuit de binnenvaartsector. De derde wijziging betreft de inboekdienstverlener. U had het daar zojuist al over. Die inboekdienstverlener zorgt ervoor dat alle credits die je kunt opbouwen ... Ik zie die inboekdienstverlener als een soort tussenpersoon. Daar is ook om gevraagd. Ik denk dat het heel belangrijk is dat die er is. Ten slotte betreft de vierde belangrijke wijziging de groene waterstof in het raffinageproces. Dit wordt ook wel de raffinagemethode genoemd. Het is heel belangrijk dat die is toegevoegd, want dat maakt het uiteindelijk makkelijker.

Wat zijn de principes bij de RED III? Ik kom hiermee al een beetje bij de vraag hoe zwaar het administratief is. Ik ga daar straks uitgebreid op in, maar probeer nu even de principes neer te zetten. RED III is voor de partijen een

bekend systeem. Er is dus niet voor gekozen om iets heel nieuws op te tuigen; het is bekend, er wordt al mee gewerkt. Ik denk dat dat heel belangrijk is. Ook een partij als de NEa is nu al actief. Ik denk dat daarom veel partijen hebben gezegd: misschien is dit systeem dan toch wel het beste wat je kunt bedenken. Daarnaast doet elke sector mee. Er is ook met elke sector gesproken, zowel de wegsector, de binnenvaartsector als de zeevaartsector. Met de luchtvaartsector is nog niet gesproken. Er is ook een ruime ondergrens gekozen. Toen ik aantrad, heb ik gevraagd waar ze mee begonnen waren. Nou, het begon met 50.000 liter en we zitten nu op een ondergrens van 500.000 liter. Er is dus aanmerkelijk meebewogen met de vraag of je meer de kleinere bedrijven aanspreekt. Die grens is al behoorlijk opgehoogd. Ik kom straks nog terug op de vraag of je nog verder kunt dan die 500.000 liter; dat punt zit in een van de andere mapjes. Ik denk niet in het mapje met de overige vragen, maar ik kom eraan toe. Het staat op mijn lijst.

Misschien ter afsluiting het volgende. Dit proces heeft drie jaar geduurd. Als ik het zo hoor, is er echt met alle partijen en met alle brancheorganisaties gesproken. Die brancheorganisaties en het overgrote deel van de stakeholders hebben gezegd: "Wij steunen dit. Wij hebben geïnvesteerd, dus wij zien liever vandaag dan morgen dat het wordt goedgekeurd door het Nederlandse parlement." Vandaar ook dat het kabinet dit belangrijk vindt. Maar uiteindelijk is het aan u om dit snel in stemming te brengen zodat de brancheorganisaties en de partijen die het aangaat, weten waar ze aan toe zijn.

Dan misschien nog even het punt over België. Een van de toetspunten was de vraag of het level playing field, met name met België, in stand blijft. Ik heb in mijn map een brief van het Belgische kabinet van twee weken geleden waarin ze aankondigen dat ze het op 1 januari 2027 invoeren. Zwart-op-wit. Dat betekent dat tot die tijd de verplichting voor de binnenvaart en de zeevaart iets naar beneden is gegaan. Dit heeft mijn voorganger nog gedaan. Dat betekent dat daarmee al rekening is gehouden, maar het betekent ook dat wij vanaf 1 januari aanstaande dat level playing field gaan doorvoeren. Daar hebben we ook stelselmatig contact over met België. Ik denk dat het belangrijk is om dat vooraf aan te geven voor het systeem.

Voorzitter. Ik kom toe aan de mapjes. Daarbij ga ik ook in op de massabalans. Ik begin met de regeldruk. Mevrouw Van Langen vroeg hoe ik deze implementatie rijm met het voornemen van het kabinet om de regeldruk te verlagen. De brandstoftransitieverplichting bestaat natuurlijk al tien jaar. De verplichting van de dubbeltellingen is vervallen. Hier is dus wel degelijk rekening mee gehouden; er is gekeken naar alles wat eigenlijk niet meer hoeft. Dat is lastenverlichting. Wat betreft het systeem was het in ieder geval een van de uitgangspunten van het nieuwe kabinet om die regeldruk niet te laten oplopen. Dat zie je ook al aan die ondergrens: je begint met 50.000 en je komt uit op die 500.000; ik kom straks terug op de vraag of die nog hoger kan. Je ziet dus in ieder geval dat er wel serieus is meebewogen en dat er ook serieus bekeken is wat partijen aankunnen en wat niet.

Vervolgens werd door mevrouw Van Langen gevraagd hoe het nou zit met de handhaafbaarheid in de RED III.

De voorzitter:

Staatssecretaris, wacht even. Mevrouw Van Langen, had u een interruptie op het vorige punt? Dat is het geval. Er is op het vorige punt nog een interruptie van mevrouw Van Langen.

Staatssecretaris Bertram:

O, ja. Zeker.

Mevrouw Van Langen-Visbeek (BBB):

U zegt: we hebben de grens laten oplopen van 50.000 naar 500.000 en daarmee hebben we rekening gehouden met de regeldruk. Maar hoe zit dat nou in andere landen? Mijn vraag was eigenlijk: kunnen we daar nog verder in gaan? Met 500.000 ben je in deze branche eigenlijk alsnog een kleine speler. Dat was eigenlijk mijn vraag.

Staatssecretaris Bertram:

Ik vind die grens van 500.000 iets wat we in een evaluatie mee moeten nemen, maar dan heb je het ondertussen wel over best grote bedrijven. Je kan als kabinet ook laten zien dat je die beweging maakt en wel degelijk rekening houdt met mensen, door te zeggen: luister eens, we willen het echt ook laten neerslaan bij de leveranciers die ... Met 500.000 ben je niet een hele kleine speler.

Mevrouw Van Langen-Visbeek (BBB):

Daarom zou ik dus graag willen weten hoe het zit in de ons omringende landen. Stel dat die een hogere grens hebben. Dat heeft dan ook weer grotere effecten als je het hebt over vermindering van de regeldruk. Als we daarmee een gelijk speelveld creëren, ben ik daar natuurlijk voor.

Staatssecretaris Bertram:

Wat België betreft: we hebben afgesproken dat we echt hetzelfde level gaan hanteren. Dat is voor ons natuurlijk de belangrijkste haven, zeker als het gaat om de zeevaart en de binnenvaart. Hamburg is echt kleiner. Met Antwerpen hebben we een-op-een de afspraak dat we dat level playing field gaan introduceren. In de loop van dit jaar, als wij meer zicht hebben op hoe België dit gaat invullen, gaan we die vergelijking weer maken. Voorlopig houden we natuurlijk vast aan die lagere percentages.

Mevrouw Van Langen-Visbeek (BBB):

Dank u wel.

Staatssecretaris Bertram:

Dan iets over de regeldruk. O nee, die vraag had ik al gehad.

Voorzitter. Dan was er een vraag van mevrouw Van Langen over de handhaafbaarheid. Dunea houdt toezicht op de keten. Die doet dit natuurlijk al heel lang. Dunea heeft ook gekeken naar die greenhousegasberekeningen. Binnen Nederland kunnen wij, met Dunea, echt heel goed toezicht houden. Dat moet zich natuurlijk het komend jaar bewijzen, maar dit is natuurlijk wel een partij die dat al heeft laten zien. Maar als u zou vragen of dat buiten Nederland ook kan, dan is het antwoord dat dat natuurlijk ingewikkelder wordt. Dan hebben we natuurlijk de Europese discussie

nodig; daar kom ik zo nog even op. Maar we hebben er wel alle vertrouwen in, ook op basis van wat we van Dunea terug hebben gekregen, dat die dit kan doen.

Mevrouw Van Langen-Visbeek (BBB):

U zegt: we hebben er alle vertrouwen in. Is dat dan ook een toezegging? Gaat u dat dan inderdaad doen?

Staatssecretaris Bertram:

Excuus, ik moet net een beetje schuin kijken, anders zie ik de Voorzitter niet! Sorry.

Wij gaan dat zeker in de gaten houden, samen met Dunea. Het is namelijk een nieuw systeem. Ik kom zo nog even terug op de vraag hoe het zit met de invoeringstoets et cetera. Ik ga dus nog even uitleggen wat we verder nog doen. Maar als er een partij is die dit zo goed mogelijk kan doen, dan is dat natuurlijk Dunea. Als u het goedvindt, ga ik gelijk even door met de UDB, de Uniedatabank. Dat gaat natuurlijk ook om iets buiten Nederland. We zijn in contact met de Commissie om de aansluiting van de UDB op onze wensen en behoeften te garanderen. We laten dat dus niet los. Alles wat we op Europees niveau kunnen doen, doen we ook. Dat doen we uiteraard in nauw contact met Dunea.

Mevrouw Van Langen-Visbeek (BBB):

Dus de toezegging is dat stel dat het Europees geregeld wordt, wij dat natuurlijk ook gaan doen en dat u erbovenop zit om dat alsnog te doen. Maar u gaat niet afschalen als het niet lukt en als de handhaving daardoor in gevaar komt. Dat wilt u niet toezeggen?

Staatssecretaris Bertram:

Ik zit nog niet zo lang in de politiek, maar volgens mij is een als-danvraag best een ingewikkelde. Je moet eerst kijken hoe het gaat. Het is een nieuw systeem. Wat u van mij kunt aannemen, is dat ik het heel belangrijk vind dat we erin slagen om het voor elkaar te krijgen. Dat betekent dus ook dat we komend jaar heel goed gaan bijhouden wat het systeem doet en waar mogelijk nog hiccups zitten. We gaan die impactanalyse of die invoeringstoets — ik kom er straks nog even op terug, want er was een vraag over — zeker uitvoeren.

De heer Kemperman (FVD):

Ik wil nog even terugkomen, heel concreet, op het vorige punt, dat van die 500.000 liter. U zei: dat zijn geen kleine bedrijven. Ik kom uit een sector uit het midden van het land, waar heel veel transportbedrijven zijn. Als je weet wat een zware internationale vrachtwagen verbruikt, het aantal kilometers, dan kom je op bedrijven — bedrijfjes, zeg ik — in de sector van zeven, acht vrachtwagens. Dan haal je die grens al. Dat zijn kleine spelers die het juist heel moeilijk hebben in de huidige markt, met de stijgende prijzen, met allerlei administratieve lasten, et cetera. Dus vanaf zeven, acht vrachtwagens word je internationaal al geraakt bij deze grens. Het rekensommetje kan wellicht door uw ondersteunende staf even worden overgedaan en die komt dan misschien op acht of negen, maar daar heb je het dus over. Het is dus echt mkb in een sector die in een transportland als Nederland een grote en belangrijke sector is voor het goederenvervoer. Ik zou ervoor willen pleiten om toch nog

eens te kijken naar een hogere grens, zodat je toch in een andere categorie mkb-bedrijven terechtkomt. En dan nog zijn het mkb-bedrijven in de transportsector. Daar wil ik een pleidooi voor houden.

Staatssecretaris Bertram:

Ik snap uw pleidooi, maar uiteraard houd ik toch vast aan het voorstel zoals dat ook in deze Kamer ligt om bij die 500.000 te blijven. Ik heb vooral willen laten zien dat we ook niet over één nacht ijs zijn gegaan en dat er dus wel degelijk ook bewegingen zijn gemaakt, onderbouwd, om uiteindelijk niet de allerkleinste gelijk in het systeem mee te nemen, maar echt een flink hogere grens te kiezen. Uiteindelijk zullen we moeten zien hoe het systeem zich houdt. Dat ben ik direct met u eens. Die beweging is door het departement gemaakt, door mijn voorgangers. Ik kan wel zeggen dat ik dat bedacht heb, maar dat waren natuurlijk mijn voorgangers. Er is wel degelijk op die manier naar gekeken en uiteindelijk moet je een keer grens trekken. Zo zal het altijd zijn.

De heer Kemperman (FVD):

Maar dat betekent dus concreet dat bij deze grens transporteurs die zeven, acht wagens hebben rijden, geraakt worden door de richtlijn, door de administratieve verplichtingen, door de certificeringseisen en ga zo maar door. Dat betekent nogal wat. Dan gaan al de zorgen die een aantal partijen vandaag hebben geuit spelen voor bedrijfjes van die schaalgrootte. U zegt: we komen van ver. Als ik de eerste norm hoor, waar het vandaan komt, is dat een norm die zelfs de individuele enkele rijder met een enkele vrachtwagen treft. Die zou dan al door de richtlijn geraakt worden. Dat is opgeschaald naar die 500.000 en dan kom je op zeven, acht vrachtwagens bij een transportbedrijf. Ik begrijp dat u niet direct afstapt van de norm, maar dit is toch een pleidooi om echt naar de realiteit van de transportsector te kijken, want dit zijn hele kleine spelers die het per kilometer in de marge moeten verdienen en dat gaat dan dus mis. Dat is mijn pleidooi.

Staatssecretaris Bertram:

Ik heb u gehoord. Dank u wel.

Dan ga ik naar de volgende vraag: kan de NEa dat eigenlijk wel aan, samen met de ILT en de Douane? Hebben ze eigenlijk wel voldoende capaciteit en kennis? Ja. Ook dat moet zich natuurlijk bewijzen. De NEa heeft zich natuurlijk al bewezen. De ILT ken ik zelf tamelijk goed. Dat is ook een organisatie die echt in staat is om dit soort processen te begeleiden samen met de Douane. Er is veel overleg en uiteindelijk is ook de afspraak dat we ook komend jaar bekijken hoe zij dat met z'n drieën doen, maar ik heb er wel vertrouwen in dat deze partijen — het zijn natuurlijk ook voor de hand liggende partijen — deze taak aankunnen.

Bent u bereid om een mkb-toets uit te voeren? Ik zal niet steeds met allerlei bladzijdes aankomen uit de memorie van toelichting, maar op bladzijde 29 staat beschreven hoe mijn voorganger de mkb-toets heeft uitgevoerd. Er zijn gesprekken geweest met het mkb. Daar is het nodige uit gekomen. Wat mij betreft zegt dat niks over de implementatietoets die ik wil doen, maar er is wel al gebruikgemaakt van allerlei gesprekken met het mkb. Dit staat op bladzijde 29 van de memorie van toelichting.

Mevrouw Van Langen-Visbeek (BBB):

We hebben het net gehad over de drempelwaarde van 500.000 liter. Dat treft meer dan 10.000 mkb-bedrijven. U zegt: we hebben gesprekken gehad met brancheorganisaties. Wellicht geldt dat ook voor MKB-Nederland. Dat zou best kunnen, maar als zo veel bedrijven het water nu al aan de lippen staat met de hoge brandstofprijzen, kunt u dan niet gewoon zeggen "we gaan die mkb-toets alsnog doen"? In verhouding tot wat die mensen te wachten staat, lijkt dit me toch het minste wat je als kabinet zou kunnen doen.

Staatssecretaris Bertram:

Voorzitter ... O, het spreekgestoelte verschuift. Excuus.

Ik denk dat het verstandig is om ook bij de implementatietoets mee te nemen hoe de bedrijven in het systeem zich houden. Wat ik ermee heb willen zeggen, is dat er niet over één nacht ijs is gegaan. Er is contact geweest met mkb-bedrijven. Dat heeft bijvoorbeeld ook geresulteerd in het ophogen van die grens. Er zijn heel veel partijen die zeggen: voer dit systeem nu door; wij willen dat het zo snel mogelijk van start gaat. Het is dus niet zo dat heel veel partijen zeggen: dit trekken wij niet; dit willen wij niet. Het is eerder andersom. Ook op het departement krijgen wij mee dat er wordt gezegd: "Zorg dat dit wordt ingevoerd, want er zijn grote investeringen gedaan. Wij kennen dit systeem, dus laten we beginnen met dit systeem. Via de implementatietoets kunnen we uiteindelijk zien wat het doet." Dat zou ook mijn voorstel zijn.

Mevrouw Van Langen-Visbeek (BBB):

Maar de vraag is: roepen ze dat nu nog? Ondertussen is er niet één, maar zijn er twee oorlogen, en zijn de brandstofprijzen skyhigh. Het komt allemaal boven op de economische teruggang, die we zien gebeuren. Bedrijven verdwijnen uit Nederland. De vraag is als volgt. Het is ooit onderzocht, maar toen is die mkb-toets niet gedaan. Nu staat het mkb behoorlijk onder druk en zitten we in een andere situatie. Is het misschien niet toch een idee om in ieder geval die toets te doen voor de groep die zwaar getroffen lijkt te worden?

Staatssecretaris Bertram:

Ik wil daar best extra aandacht aan besteden in de implementatietoets, maar ik denk dat het nu voor alle partijen belangrijk is dat ze weten waar ze aan toe zijn en dat het systeem gaat draaien.

Mevrouw Van Langen-Visbeek (BBB):

Ik neem aan dat dit een toezegging is, dus dat u bij de implementatietoets, waar u nog op komt, ook aandacht gaat besteden aan de mkb-toets.

Staatssecretaris Bertram:

Jazeker.

Voorzitter. Mevrouw Van Langen vroeg: zijn er eigenlijk wel voldoende gecertificeerde verificateurs? Het beeld dat we nu hebben, is dat die verificateurs door het accreditatieproces moeten. Daar is al een begin mee gemaakt. Wij gaan ervan uit dat ze er op tijd zullen zijn. We hebben daarover

gesprekken, ook met commerciële bedrijven. Het antwoord is dat ik op dit moment geen probleem zie.

Voorzitter. Dan kom ik bij de gevoeligheidsanalyse per sector. Zijn die beschikbaar? Ja, er is een gevoeligheidsanalyse gedaan over de gehele brandstoftransitieverplichting. Die is in 2024 gepubliceerd. Er is gekeken wat het systeem van de BTV doet. Uiteindelijk is gezegd dat dit echt gaat bijdragen aan het behalen van het wettelijk klimaatdoel. Wat mij betreft is die gevoeligheidsanalyse in ieder geval op dat moment gedaan. We gaan uiteraard kijken wat het systeem doet als uw Kamer hiermee akkoord wil gaan.

Dan kom ik bij de investeringstoets. Ik heb u al gezegd dat als het ATR advies heeft gegeven — dat was een van de vragen van mevrouw Van Langen — ik die toets ga doorvoeren. Nu zijn we bezig met het definiëren van de indicatoren die je nodig hebt voor de investeringstoets. Ik heb goed gehoord wat mevrouw Van Langen net zei. Bij de indicatoren neem ik dit debat uiteraard ook mee.

Mevrouw Van Langen-Visbeek (BBB): Maar het ATR heeft eigenlijk een vernietigend advies gegeven. Eigenlijk zegt het: stuur het maar terug; dit systeem is funest voor de regeldruk. Bent u daar niet van geschrokken, is mijn vraag.

Staatssecretaris Bertram: Kijk, er moet altijd een balans worden gevonden. Dit is een Europese verplichting. Je probeert binnen die Europese verplichting een systeem te maken dat aansluit bij wat Nederland al kent. Het systeem waarbij de NEa een belangrijke rol heeft, is natuurlijk het systeem dat we kennen. We hebben een ondergrens ingebouwd. Allerlei partijen hebben gezegd: je moet hierop letten en je moet daarop letten. Tegelijkertijd is die Europese richtlijn er niet voor niets. Het kabinet zegt ook: we moeten langzamerhand richting elektrificatie. We hebben die tussenperiode nodig en je moet een keer van acquit gaan, anders komt het er niet van. In dat kader is het heel goed om rekening te houden met wat partijen zeggen. Tegelijkertijd moet je er ook voor zorgen dat je wel een keer van start gaat. De meeste partijen zeggen nog steeds: doe het nu, want we hebben geïnvesteerd en we willen weten waar we aan toe zijn. Tegelijkertijd moet je wel oog blijven houden ... Daarom is de investeringstoets een belangrijk instrument om te blijven monitoren hoe het in de praktijk werkt. Dat ben ik direct met mevrouw Van Langen eens.

Mevrouw Van Langen-Visbeek (BBB): Maar je ziet dat Europa best aan het kantelen is. Dit is een onderdeel van de Green Deal. Over ETS2 heb ik het verleden vragen gesteld. Er is een versoepeling gekomen voor de binnenvaart. De invoering willen ze uitstellen tot 2028. Wij hebben het al ingevoerd en nu gaan we aan de gang met RED III. We zijn dus voortvarend bezig. Ondertussen kan het best zo zijn dat Europa zich op dit front gaat terugtrekken. De vraag is dus wat u gaat doen voor dat gelijke speelveld, maar daar komt u misschien straks nog op.

Staatssecretaris Bertram: Ja. Ik kan nu alvast zeggen dat voor de binnenvaart en ook de scheepvaart een gelijk speelveld vooral van belang is in

relatie tot België. Dat heeft u ook in uw betoog gezegd. Dat is ook het land, overigens samen met Duitsland ... Maar daar speelt een andere discussie, waar ik zo nog op kom in het kader van de massabalans. Wat België betreft — mijn voorganger heeft dat in gang gezet — zitten we echt op de samenwerking en dat level playing field. Wij moeten zo meteen op eenzelfde manier die RED III invullen. Dat is al wat naar beneden gebracht. Zodra ik van het Belgische kabinet, van mijn collega daar, hoor dat ze inderdaad 1 januari gaan halen, moeten we ook gelijk bekijken wat dat betekent.

Mevrouw Van Langen-Visbeek (BBB): Dus dan gaan wij ook vertragen als zij gaan vertragen en zeggen dat het 2028 wordt of 2030?

Staatssecretaris Bertram: Dat is de beruchte als-danvraag. Ik heb die brief van twee weken geleden waarin het zwart-op-wit staat ergens in mijn stapeltje zitten. 1 januari gaat België beginnen. Volgens mij moeten we afspreken dat het belangrijker is, ook voor dit dossier, dat wij het met België goed doen, dat wij het met onze bureaus goed doen, dan te zeggen: ze gaan het niet halen, ze gaan het niet halen. Nee, ze gaan het wel halen. Ik heb die brief.

Mevrouw Van Langen-Visbeek (BBB): Gaat u wel door, of gaat u dan meebewegen en ook vertragen?

Staatssecretaris Bertram: Neeneenee. Van het voorstel dat er nu ligt, zegt het kabinet: laten we beginnen met RED III. Omdat België een jaar later implementeert, heeft mijn voorganger gezegd: oké, dan ga ik de verschillende percentages iets naar beneden doen. Dat is in de Tweede Kamer ook geaccordeerd. Ik ga er nu van uit dat op 1 januari aanstaande België uiteindelijk doet wat wij nu ook doen. Dan kunnen we naar dat level playing field. Nu hebben we al wat lagere percentages.

Mevrouw Van Langen-Visbeek (BBB): ...

De voorzitter: De heer Kemperman. De heer Kemperman.

Staatssecretaris Bertram: Maar dat is de beruchte als-danvraag. Ik ga ervan uit dat ze het wel doen. Bovendien hebben we nog tot 1 januari.

De heer Kemperman (FVD): Voorzitter, de staatssecretaris antwoordde al, maar u gaf mij het woord. Ik wil toch stil blijven staan bij het punt waarvan ik vind dat de regering er makkelijk overheen stapt. U heeft het over "het systeem" en "we moeten een keer van acquit". Ik kijk naar de realiteit van de transportsector. De nettomarges van internationaal wegtransport zijn nog geen 8% per kilometer en die zijn volledig verdampt door de gestegen energieprijzen. U heeft het over een "level playing

field"; dat is er niet in Europa. De heer Van Kesteren refereerde al aan het tanktoerisme. Het probleem verschuift wellicht. Dat doet het milieu natuurlijk ook geen goed. Andere landen gaan wellicht niet, trager of met hogere grenzen mee. Mijn vraag is eigenlijk of er echt een serieuze risicoanalyse is gemaakt van wat de impact op de sector, het internationale wegtransport, kan zijn als we met deze dunne marges werken en in generieke termen blijven hangen als een "level playing field", dat we van acquit moeten gaan en dat het van Europees belang is. Concreet gaat hier straks een sector aan ten onder. Ik weet niet met wie u praat die aan u vraagt om juist door te gaan, maar ik praat waarschijnlijk met een andere sector. Daar staan vrachtwagens op het terrein, stappen chauffeurs uit en zitten transporteurs achter bureaus, die zich doodschrikken. Hun complete bedrijfsvoering gaat hiervan onderuit, als we hiermee doorgaan.

Staatssecretaris Bertram:

Er is een doorrekening gemaakt van wat het tot en met 2030 bijvoorbeeld met de prijzen doet. Het is altijd listig om dat uit je hoofd te doen, maar voor elektriciteit en gewone benzine zou de prijs juist iets goedkoper worden en voor diesel zou de prijs iets, maar niet heel veel duurder worden. De inhoudelijke, maar ook politieke afweging daarbij is natuurlijk dat je een keer een beweging zal moeten maken als je naar een systeem wil waarin je langzamerhand minder afhankelijk wordt — kijk wat er in de wereld gebeurt — van olieproducerende landen, van schaliegas of anderszins. Dus ik snap uw zorg. Ik snap ook dat delen van sectoren daar heel erg naar zitten te kijken. Als je ziet wat de energieprijzen doen, is het tegelijkertijd maar de vraag hoe groot het effect is van wat je nu doet en wat uiteindelijk ook voor de toekomst heel belangrijk is. Op dit moment is dat niet heel veel. Ik zeg erbij dat dat altijd listig is, want het betreft een doorrekening tot en met 2030. Maar het is dus niet zo dat je kunt zeggen dat dit systeem voor gigantische prijsverschuivingen gaat zorgen. De huidige situatie, waarin we die onafhankelijkheid nog wel hebben, is dan eigenlijk ook best wel zorgelijk.

De heer Kemperman (FVD):

Ik hoor wat u zegt. Ik heb twee opmerkingen. Een zware vrachtwagen rijdt op diesel en niet op benzine of elektriciteit.

Staatssecretaris Bertram:

Ik weet het. Ik weet het.

De heer Kemperman (FVD):

U zegt dat het dan wel iets duurder is.

Staatssecretaris Bertram:

Ja.

De heer Kemperman (FVD):

Schijnbaar zie ik andere getallen of leef ik in een andere werkelijkheid. Ik merk het zelf ook aan de pomp: het is niet iets duurder; het is verschrikkelijk veel duurder. Ik heb het dan niet over de oorzaak. Dat is een andere politieke discussie, die we wellicht nog een keer met uw collega van Bui-

tenlandse Zaken zullen voeren. Voor nu gaat het om de transportsector. Men rijdt op diesel. De meesten zijn niet in staat om een investering te doen in andersoortige technologieën. Zij moeten over een paar maanden ook gewoon tanken, en morgen ook. Dan merken ze daadwerkelijk die dag, op dat moment, bij het afrekenen de effecten van het systeem dat naar een duurzamere wereld toe wil. Daar zit nog een heel grote ideologische kloof tussen, die we wellicht samen moeten proberen te overbruggen. Concreet leidt het tot enorme schade in de sector. Daarom houd ik nogmaals het pleidooi om dit nog eens goed door te rekenen, met een risicoanalyse. Die mis ik ook nog, behalve dan dat er generiek gezegd wordt: het moet, we denken dat het kan en we gaan later evalueren of het gewerkt heeft. Daar heeft die transporteur, die enkele rijder, straks niet veel aan.

Staatssecretaris Bertram:

Zoals ik net al heb gezegd, begrijp ik uw zorg. Tegelijkertijd is het voor een ander debat misschien ook nog wel relevant om te kijken wat deze beweging nu precies met zich heeft meegebracht en wat het hele mondiale spectrum waar we nu middenin zitten, betekent. Het zou heel goed kunnen zijn — dat was eigenlijk mijn punt — dat de invoer van RED III op de lange duur leidt tot een minder grote afhankelijkheid en dat je ziet dat het effect gedifferentieerd is. Dan is misschien wel het debat waarvan u zegt ... Excuus, voorzitter, ik zal via u spreken. Dan is het debat dat ook een keer gevoerd moet worden met het kabinet en met de minister van Buitenlandse Handel natuurlijk superbelangrijk. Het zou namelijk weleens zo kunnen zijn — dat was eigenlijk mijn stelling — dat dat effect groter is en dat wat we nu doen voor de lange duur uiteindelijk heel erg waardevol kan zijn. Minder afhankelijkheid lijkt mij, ook voor een transportsector, superbelangrijk.

De voorzitter:

Ik denk dat u het niet eens gaat worden met de pleidooien over en weer, maar u kunt nog een laatste poging wagen, meneer Kemperman.

De heer Kemperman (FVD):

Nee hoor, maar ik denk dat er dan echt iets anders staat te gebeuren. Ik denk dat mevrouw Visseren dan gelijk krijgt en er op korte termijn veel minder internationale kilometers gemaakt zullen worden, omdat de transporteurs zullen afhaken. Maar dat is mijn inschatting. U maakt uw eigen inschatting. Dank voor uw antwoord.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog, staatssecretaris.

Staatssecretaris Bertram:

Ik heb hiermee het blokje regeldruk gehad.

Dan ga ik naar een enigszins technisch onderwerp, namelijk de massabalans. Ik wil er nog heel kort een paar regels intro aan wijden. Als je kijkt naar de massabalans, is het naar het oordeel van het kabinet en de mensen die bij het ministerie werken zo dat je een aantal hernieuwbare brandstoffen kunt mengen, maar dat je die niet kunt mengen met fossiele brandstoffen. Dat is de kern van het verhaal. Ik noem een voorbeeld. Als je biodiesel uit palmolie of biodiesel uit fri-

tuurvet wil mengen, kan dat en betekent dit ook dat je het kunt verkopen. Wat niet mag, is dat je het mengt met een fossiele brandstof. Dat is echt een andere categorie, een andere productiecategorie. Dat staat de RED III niet toe en dat staat ook de Europese regelgeving niet toe. Wat Duitsland bijvoorbeeld op dit moment doet, is het administratief vergroenen. Dat betekent eigenlijk dat je fossiele Ing eigenlijk alleen maar administratief vergroent. Dit mag wel, maar het kabinet is er niet voor omdat het uiteindelijk zo kan zijn dat het groene gas duurder wordt voor huishoudens en de tuinbouwsector. Het kán, hè. Ik bedoel, het zijn inschattingen die we maken, maar het kan ingewikkelder worden. We blijven afhankelijker van fossiele brandstoffen en het doet ook niks voor de BTV, de brandstoftransitieverplichting. Daarom zijn wij voor die massabalans, maar dan wel zoals ik die net uitlegde. Ik dacht: het is goed om dat nog even uit te leggen, omdat je in verschillende bijdragen ziet dat dit een belangrijke is.

Ik doe nog één toevoeging, als dat mag, voorzitter. Het Europese Hof zegt ook in zijn uitspraak: zo moet je naar de massabalans kijken. De Raad van State idem dito. Mevrouw Van Langen heeft er wel mogelijkerwijs gelijk in dat de Commissie een andere uitspraak heeft gedaan. Daarvan heeft Nederland inmiddels gezegd: sorry, dit kan niet; kijk naar het Hof, kijk naar de Raad van State.

Mevrouw Van Langen-Visbeek (BBB):

Wat mij nou zo triggert, is dat u zegt: het mag wel, maar wij doen het niet; wij kiezen er bewust voor dat je niet bio en fossiel mag mengen, maar dat je het alleen met elkaar mag mengen. Maar kijk naar landen om ons heen, zoals Duitsland. Die vrachtwagens met bio-Ing gaan vanuit Nederland naar Duitsland, want daar mag je dat wel mengen. Er is dus een ongelijk speelveld. Het gaat ook niet alleen om Duitsland. De staatssecretaris zegt namelijk ook: België is voor ons belangrijk. En Spanje mag het wel, en Frankrijk. Het mag dus wel. Zij denken: het mag, dus we doen het. Nederland zegt — dat is toch een kop op de regelgeving — echter: nou ja, het mag wel, maar wij vinden dat wij die regels strenger uit moeten leggen. Dat is eigenlijk mijn bezwaar. Ik zei al: als we het toe zouden staan, hebben we meteen 1.500 vrachtwagens extra die onmiddellijk op dat bio-Ing kunnen gaan rijden.

De voorzitter:
En uw vraag?

Mevrouw Van Langen-Visbeek (BBB):

Mijn vraag is dus of dit een kop op nationale regels is, waar het kabinet toch niet voor zou moeten zijn. Het mag namelijk wel, zegt u.

Staatssecretaris Bertram:

Mijn punt is dat je administratief mág vergroenen. Alleen, het helpt ons niet bij het uitvoeren van de RED III omdat het niks doet voor ... Dus wat heeft ook het vorige kabinet gezegd? "Je moet heel erg uitkijken, want het betekent dat gas naar een andere sector gaat, terwijl je het misschien nodig hebt voor gezinnen en voor de tuinbouwsector." Ook blijf je afhankelijker van fossiele brandstof. Ook zul je zien dat de brandstoftransitieverplichting moet worden opgehoogd, omdat dit er niet voor meetelt. Dus je moet eigenlijk

concluderen dat het je niet helpt bij het uitvoeren van die RED III. Dat zegt ook het Hof. Je doet iets administratiefs om fossiel Ing ergens in de boeken te krijgen. Dat is waarschijnlijk waar mevrouw Van Langen het over heeft. Maar dat helpt je dus niet voor het RED III-systeem en dat is waarom het vorige kabinet heeft gezegd: pas daarmee op en let ook op, omdat het effect kan hebben op de gasprijen voor huishoudens en voor de tuinbouwsector. In zoverre ben ik het dus niet met mevrouw Van Langen eens. De onduidelijkheid of het wel of niet mag, moeten we volgens mij wegnemen, maar er zijn inhoudelijke argumenten om dat anders te zien.

Mevrouw Van Langen-Visbeek (BBB):

Mijn vraag is dus de volgende. Natuurlijk, je kunt een inhoudelijk argument hebben om een kop te zetten op Europese regels, maar dan blijft het toch een kop.

Staatssecretaris Bertram:

Ik beschouw dat zelf niet als een kop. In hun uitspraken zeggen het Hof en de Raad van State duidelijk: als het niet tot dezelfde productcategorie behoort, betekent dit dat je het in het kader van de RED III niet mag mengen en dat het dus ook niet meetelt voor de verplichting. Het is een beetje een technisch verhaal natuurlijk, maar goed. Ik heb er zelf trouwens ook best wel een tijd over gedaan om dit te snappen. Dit heeft zijn eigen consequenties, want dan zul je andere sectoren via de brandstoftransitieverplichting zwaarder moeten belasten. Dus het heeft gewoon een effect als je dit toestaat. Dat gaat Duitsland ook meemaken.

Mevrouw Van Langen vroeg ook naar het recente rapport van CE Delft. Dat rapport concludeert dat massabalans-EU het beste scoort. Dat regime hebben wij ook, maar dat is dus wel de massabalans-EU. Maar dat was ook eigenlijk de vraag van mevrouw Van Langen.

Mevrouw Van Langen vroeg: kunt u toezeggen dat, als de EC de massabalansregels herziet, wij dat ook snel gaan toestaan? Uiteraard, want de Europese uitvoeringsverordening is direct geldend, ook in Nederland.

Dit was het mapje massabalans.

Dan gaan wij naar de EU-landen. Ik heb daar, hoop ik, al het nodige over gezegd. Ik heb over België gemeld dat er een brief is van het Belgische kabinet waarin staat dat zij volgens afspraak in het MoU per 1 januari 2027 gaan implementeren. Ik haal uit dit debat dat ik ontzettend goed erop moet letten dat zij het ook doen. Dat ga ik doen.

Kan de staatssecretaris aangeven wat dit wetsvoorstel betekent voor de concurrentiepositie van de Rotterdamse raffinagesector? Dat is een vraag van de heer Van Kesteren. In het wetsvoorstel is met de hoogte van de verplichting rekening gehouden met de concurrentiepositie. Om die reden is er een MoU met België overeengekomen. Er vindt jaarlijks evaluatie plaats. De brandstoftransitieverplichting biedt de raffinagesector het perspectief om te verduurzamen, doordat hiermee een vraag naar duurzame brandstoffen wordt gecreëerd. Dat is de beroemde raffinageroute.

Ik heb het al eerder gehad over uitwijken naar buitenlandse havens, waarbij wij vooral de Antwerpse haven van belang

vinden. Daarom hebben we met België afgesproken dat wij de effecten van de implementatie op de scheepsbewegingen heel goed in de gaten houden. Ik herhaal het nog maar een keer, want ik begrijp hoe belangrijk het is. Wij streven naar het level playing field. Ik wil nogmaals bevestigen dat wij dat gaan doen.

Mevrouw Van Langen vroeg: kunt u toezeggen om te onderzoeken of een massabalanssysteem net als in België, Frankrijk en Denemarken gewoon al mogelijk kan worden gemaakt? Daar hebben we het net over gehad. Het kabinet heeft, denk ik, een andere weg van dat massabalanssysteem. Als er in de EU uitspraken komen, voeren we die uiteraard door, maar dit is voorlopig het standpunt van het kabinet. Ik denk dat dat het mapje andere EU-landen was.

Dan ga ik naar het tamelijk uitvoerige mapje overig. Ik kan er betrekkelijk weinig aan doen; het is gewoon zo. Misschien hebben we het nodige ook wel gehad. Een vraag van mevrouw Van Langen. Gaat walstroom meetellen voor RED III? Ja, het blijft in ieder geval tot 2029 meetellen.

Hoe gaat u de jaarlijkse evaluatie vormgeven? Dat is, denk ik, een heel belangrijke vraag, want we evalueren natuurlijk ook om met z'n allen grip te krijgen op hoe dit systeem gaat werken. We zijn bezig om indicatoren vast te stellen. We kijken naar de verschillen, we kijken naar brandstofprijzen, we kijken naar de verschillende sectoren. Uiteraard is het de bedoeling dat we rond het derde kwartaal van elk jaar een eerste evaluatie opleveren, zodat de cijfers van het jaar ervoor meegenomen kunnen worden. Dat betekent dus eigenlijk in 2027, maar omdat ik begrijp hoe belangrijk het is om alvast eerste effecten te zien, ga ik voor dit jaar wel bekijken wat ik nog tussendoor zou kunnen doen. In ieder geval kan ik u meenemen in hoe die indicatoren eruitzien en hoe we die mee gaan nemen. Dat ga ik zelf ook even opschrijven.

Mevrouw **Van Langen-Visbeek** (BBB):
Dus u zegt in feite toe dat u dat jaarlijks gaat evalueren en voor dit jaar zelfs nog wat eerder dan gevraagd?

Staatssecretaris **Bertram**:
Nou, ik wil u graag meenemen in welke indicatoren wij gaan kiezen, want dat doen we natuurlijk ook met de verschillende brancheverenigingen et cetera. Dan heeft u in ieder geval een idee hoe die evaluatie volgend jaar eruitziet.

Mevrouw **Van Langen-Visbeek** (BBB):
Oké, dus volgend jaar gaat u al wat evalueren. Dank u wel.

Staatssecretaris **Bertram**:
Zeker.

Mevrouw **Visseren-Hamakers** (Fractie-Visseren-Hamakers):
Is de fraudeaanpak onderdeel van die jaarlijkse evaluatie?

Staatssecretaris **Bertram**:
Ik zit even heel diep na te denken. Het eerlijke antwoord is: ik zou het logisch vinden, omdat je ook wilt weten hoe het systeem werkt. Maar nogmaals, het eerlijke antwoord is

ook dat we nog bezig zijn om na te denken over die indicatoren. Dit is volgens mij wel iets wat ik nog mee kan nemen bij het vaststellen daarvan en daar kan ik u dan ook over informeren.

De **voorzitter**:
Mevrouw Van Langen weer.

Mevrouw **Van Langen-Visbeek** (BBB):
Mevrouw Visseren bracht me op een idee. Gezien ook dat vernietigende rapport van het ATR dacht ik dat regeldruk toch ook een heel mooi onderdeel van die evaluatie zou zijn. We kunnen het hebben over frauderisico's, maar dat kun je helemaal dichtregelen. Dan blijkt het overigens nog vaak niet te werken. Maar regeldruk, zou u die ook mee willen nemen in die evaluatie?

Staatssecretaris **Bertram**:
Misschien vindt mevrouw Van Langen het goed als ik het houd bij de toezegging dat ik met die indicatoren kom. Anders heb ik hier zo meteen een hele lijst van wat allemaal moet aan indicatoren. Maar ik houd uiteraard rekening met wat er in deze Kamer is gewisseld.

Een vraag van de heer De Vries was: is het nou zo dat er per sector een aparte energiemix komt en hoe zit het met de luchtvaart? Brandstofleveranciers krijgen verschillende brandstoftransitieverplichtingen over de brandstof die zij leveren aan de wegsector, de zeevaartsector en de binnenvaartsector. Op grond daarvan kunnen er per sector inderdaad verschillende keuzes gemaakt worden voor hernieuwbare energie. Er is nog geen brandstoftransitieverplichting voor de luchtvaartsector — dat had ik al gezegd — omdat de Europese ReFuel-verordening voor de luchtvaart zich daartegen verzet. Daar wordt nog aan gewerkt. Volgens mij was dat het belangrijkste.

Een andere vraag was van mevrouw Van Langen, meen ik. Heb je eigenlijk wel voldoende betaalbare duurzame brandstof als HVO? Ja, er is ruim voldoende duurzame brandstof beschikbaar tot 2030. Het mooie is natuurlijk dat je, als die brandstoftransitieverplichting gaat werken, eerder meer dan minder moet krijgen. Ook dat is een reden om het systeem van start te laten gaan.

Dan was er nog een vraag van mevrouw Van Langen over de overlap tussen het ETS2 en de RED III.

De **voorzitter**:
Mevrouw Van Langen heeft nog een vraag over het vorige punt.

Mevrouw **Van Langen-Visbeek** (BBB):
Het is mooi dat er voldoende biobrandstof beschikbaar is, maar het gaat mij eigenlijk speciaal om de waterstof die verplicht wordt. Is er voldoende waterstof beschikbaar nu Nederland die verplichting invoert? Dat is natuurlijk ook een brandstof.

Staatssecretaris **Bertram**:

Voorzitter, vindt u het goed dat ik dat in de tweede termijn meeneem? Ik ga ervan uit dat het antwoord ja is, maar voordat ik ja of nee zeg, wil ik het eigenlijk wel zeker weten.

De voorzitter:

Dat vraag ik even aan mevrouw Van Langen. Vindt u het goed dat ze dat in de tweede termijn brengt?

Mevrouw Van Langen-Visbeek (BBB):

Ja, als u het goedvindt.

De voorzitter:

Ik vind het ook goed: waterstof in de tweede termijn. U vervolgt uw betoog.

Staatssecretaris Bertram:

Stel dat er geen tweede termijn komt, dan doe ik het schriftelijk, als dat helpt. Dank u wel.

Voorzitter. Wat is nou de overlap tussen het ETS2 en de RED III? Is die er? Als je het in de tijd goed bekijkt, dan zie je dat de RED III een looptijd kent tot en met 2030. Het ETS2 begint pas in 2028. Als het goed is, zijn we dan al een tijdje gevorderd met de RED III. Je zou kunnen zeggen dat de doelstelling bij ETS2 aanvullend is, maar eigenlijk is deze omgekeerd, namelijk: fossiele olie moet je eigenlijk niet willen. De doelstelling van de RED III zit juist op het positieve: hernieuwbare energie bevorderen. In de tijd moet dat dus bij elkaar komen.

Dan vroeg mevrouw Van Langen of er eigenlijk wel genoeg laadpalen en vergunningen zijn. Ook hierop is het optimistische antwoord ja. We hebben 1 miljoen laadpunten. We horen bij de besten van Europa. De laadpunten kunnen flexibel gebruikt worden. Ik denk niet dat de netcongestie daarin op dit moment een grote rol speelt. Wij zetten alles in op uitbreiding van de laadpalen en ervoor zorgen dat individuen, maar ook bedrijven ervan gebruik kunnen maken. Met de collega's van KGG hebben we daar natuurlijk nauw contact over.

Wie zijn de inboekdienstverleners en zijn dat er genoeg? Dat was een vraag van mevrouw Van Langen. Er hebben zich 20 partijen gemeld. De verwachting is dat dit stijgt naar 50. Als dat zo is, dan is dat genoeg.

Dan opnieuw een vraag van mevrouw Van Langen: gaat Nederland de brandstoftransitieverplichting ook verlengen? We hebben de BTV nu tot en met 2030. Ik verken hoe een verlenging vorm kan krijgen, in lijn met de Tweede Kamermotie waar mevrouw Van Langen het over had. Ik kan in ieder geval toezeggen dat die invest... Laat ik het daarbij houden. Ik verken dus hoe dat moet met die verlenging. Ik kom daar zeker op terug, want dat was eerder ook al een vraag in de Tweede Kamer.

De heer De Vries vroeg of het eigenlijk niet redelijker is om de credits of ERE-certificaten uit te geven aan de betaler in plaats van aan de gebruiker. Het antwoord daarop is dat de prijs van de ERE voor elektriciteit niet vastligt. Een groot aanbod van ERE-E kan zorgen voor een lagere prijs. Om een gelijk speelveld te creëren, kan er alleen worden inge-

boekt voor de particulieren of bedrijven die eigenaar zijn van een aansluiting op het net.

Even kijken. Dat is het over de prijs.

De voorzitter:

Mevrouw Van Langen heeft nog een interruptie.

Mevrouw Van Langen-Visbeek (BBB):

Ik hoor dat het niet anders kan dan dat de zakelijke rijders de ERE's krijgen. Is dat dan niet weer een regeling voor de zakelijke rijder, die al zo veel bevoordeeld is op dit punt? Die kon als eerste elektrisch gaan rijden en had allerlei belastingvoordelen. Nu is er weer een voordeel te behalen. Dat komt dan weer terecht bij diezelfde elektrische rijder, die een leasebak rijdt. Die krijgt dat voordeel wel. De particulier die geïnvesteerd heeft in zonnepanelen, is nu de salderingsregeling kwijt en deelt ook niet mee in dit systeem. Vindt u dat eerlijk?

Staatssecretaris Bertram:

Volgens mij gaat het om het volgende. Als je een gelijk speelveld wil creëren, dan kun je inboeken voor particulieren of bedrijven die eigenaar zijn van een aansluiting op het net. Je moet dus wel een aansluiting op het net hebben. Ik vraag me af of wij elkaar goed verstaan, want als een particulier een aansluiting heeft op het net, kan die dus ook ERE's leveren.

Mevrouw Van Langen-Visbeek (BBB):

Maar dan moet die toch een bedrijf hebben? Moet je dan, net als bij die zonnepanelen, een bedrijf oprichten of zo, zodat je die voordelen kan genieten? Volgens mij krijgen vooral zakelijke leasers, dus de mensen die via het bedrijf een laadpaal hebben, het wel, en degenen die 'm zelf hebben, niet. Maar mocht dat anders zijn, dan houd ik me natuurlijk aanbevolen.

Staatssecretaris Bertram:

Ook dit wil ik graag heel precies weten. Ik kom er in tweede termijn op terug.

Mevrouw Van Langen-Visbeek (BBB):

Dank u.

Staatssecretaris Bertram:

Ik ga ervan uit dat het ook een particulier kan zijn, maar ik wil dat wel zeker weten.

Mevrouw Visseren vroeg hoe het kabinet gaat zorgen voor verduurzaming, specifiek in het ov. Het kabinet werkt toe naar klimaatneutraliteit in 2050 en 55% reductie in 2030. Het PBL publiceert daarover. In het voorjaar kijken we met elkaar of er aanvullende maatregelen nodig zijn. Dat doen we trouwens voor alle sectoren, ook voor het ov. Het ov is uiteraard onderdeel van deze hele aanpak.

Dan was er een vraag van mevrouw Visseren over het verschil tussen categorie 1 en 2 dierlijk vet en categorie 3 dierlijk vet. De categorieën 1 en 2 betreffen geen hogere

toepassingen dan voor energie. Daarom zitten ze in Annex IX. Anders wordt het verbrand. Categorie 3 betreft net wat hogere toepassingen, namelijk voor diervoeder of cosmetica. Daarom valt deze grondstof buiten Annex IX. Dat is precies het verschil. Daarmee kun je dus ook voor de helft mee in het behalen van die brandstoftransitieverplichting.

Mevrouw **Visseren-Hamakers** (Fractie-Visseren-Hamakers): Ik begreep dat daarmee categorie 1 of 2 en categorie 3 anders worden behandeld. Daar zitten nadelen aan en er zou een voorstel komen om die nadelen tegen te gaan. Dat staat in de memorie van toelichting. Mijn vraag is hoe het daarmee staat en wat de consequenties zijn van het feit dat die aanpassing er nu nog niet is. Misschien kunt u hier in tweede termijn op terugkomen. Het gaat dus om het volgende. Blijkbaar worden in deze wet categorie 1 en categorie 2 op een andere manier behandeld dan categorie 3. Daar zitten nadelen aan. Wat zijn die nadelen? Er komt een voorstel om die nadelen weg te werken. Hoe staat het met dat voorstel?

Staatssecretaris **Bertram**:

Ik pak deze vraag heel graag mee bij de tweede termijn. Die verschillen zijn er zeker. Die zie je tussen categorieën 1 en 2 en categorie 3. Ik wil alleen even precies weten wat het voorstel is. Een van mijn voorgangers heeft het misschien beloofd, maar ik ken het niet uit mijn hoofd. Ik kom er dus op terug.

Mevrouw Visseren heeft ook nog gevraagd of ik kan uitleggen hoe dierlijke mest en dierlijk vet als hernieuwbaar worden gezien. Dierlijke mest en dierlijk vet zijn afvalstromen die veelal geen hoogwaardige toepassingen kennen. Dat was zonet eigenlijk ook al het antwoord op een vraag. Deze grondstoffen worden anders niet nuttig ingezet. In 2024 kwam alle mest uit Nederland. Dierlijk vet kwam voor 85% uit Europa en de rest kwam uit Azië.

Dan heb ik nog de vraag van de heer Kemperman hoe de totale last zich verhoudt tot de bescheiden CO₂-reductie die het voorstel hoopt te behalen.

De **voorzitter**:

Er is nog een interruptie van mevrouw Visseren.

Mevrouw **Visseren-Hamakers** (Fractie-Visseren-Hamakers): Zou de staatssecretaris wellicht in tweede termijn of anders in een brief kunnen vertellen waar in Azië en waar in Europa die dierlijke vetten vandaan komen? Kan zij dan ook vertellen welke dierlijke vetten het betreft, categorie 1, 2 of 3?

Staatssecretaris **Bertram**:

Ik ga hier een briefje op toezeggen.

Dan de vraag hoe de totale last zich verhoudt tot de bescheiden CO₂-reductie die het voorstel hoopt te behalen. De brandstoftransitieverplichting levert een aanzienlijke bijdrage aan de CO₂-reductie. Uit mijn hoofd is dat 6 megaton en dan moet er ook nog 4 megaton via de elektrificatie komen. Maar die moet dus een aanzienlijke bijdrage leveren.

De UDB heb ik net al gehad, meen ik.

Dan het warmtenet. Dat was nog een vraag van mevrouw Visseren. Als u het goedvindt, geleid ik deze vraag door naar de minister van VRO. Ik weet het antwoord misschien wel, maar volgens mij is het toch verstandiger om deze vraag door te geleiden; zij gaat er namelijk over.

Dan was er ten slotte nog een vraag van mevrouw Visseren. Zij vroeg of ik de toezegging kan doen om te onderzoeken hoe zakelijke en particuliere consumenten kunnen worden geïnformeerd over de herkomst en samenstelling van de hernieuwbare energie die ze kopen in de vervoersector. Dat kan ik toezeggen. Dat ga ik doen.

Mevrouw **Visseren-Hamakers** (Fractie-Visseren-Hamakers): Dank aan de staatssecretaris. Op welke termijn zou de staatssecretaris dat kunnen onderzoeken? Zou zij het reddend om onze Kamer daar dit jaar nog over te informeren?

Staatssecretaris **Bertram**:

Vindt u het goed als ik zeg dat ik mijn best doe?

Mevrouw **Visseren-Hamakers** (Fractie-Visseren-Hamakers): Heb ik een keuze? Misschien kunnen we afspreken ... Nee, oké, prima. Dat vind ik goed.

Staatssecretaris **Bertram**:

Fijn, dank u.

De **voorzitter**:

Dat gaat lekker snel!

Staatssecretaris **Bertram**:

Even kijken. Deze vraag heb ik al gehad. Volgens mij kom ik langzamerhand toch tot een einde.

Er was nog een vraag van mevrouw Van Langen, of er voldoende waterstof voor de verplichting is. Het antwoord is ja. Het zijn tot op zekere hoogte toch hoopvolle antwoorden. De hoogte van de verplichting voor hernieuwbare waterstof is bepaald in samenspraak met KGG. Die is afgestemd op de voorziene waterstofproductie in Nederland.

Dan heb ik ten slotte nog een mapje liggen. Ik geloof dat ik hier toch al een serieus antwoord heb staan over dat dierlijke vet, voorzitter. Als u het goedvindt, dan lees ik dat voor; dan kijken we even of we er zo uit zijn. "Categorie 3 is niet ingeboekt in 2024. Categorie 1 komt uit China, Israël en Rusland. Categorie 2 komt uit Oost-Europa."

Misschien is dit ook al wel het antwoord dat ik net heb toegezegd. De vraag was: hoe haalt u de nadelen van categorie 3 dierlijk vet weg? Op categorie 3 dierlijk vet komt een correctiefactor van 0,5. Hierdoor telt die grondstof maar voor de helft mee voor het behalen van de brandstoftransitieverplichting. De status quo wordt hiermee behouden en de nadelen van categorie 3 dierlijk vet worden hiermee gemitigeerd.

Mevrouw **Visseren-Hamakers** (Fractie-Visseren-Hamakers): Dat is een hoop om te onthouden. Ten aanzien van die import wil ik toch terugkomen op de toezegging van de brief, omdat dit antwoord echt op hoofdlijnen was. Ik weet geen aantallen. Ik weet niet om hoeveel het gaat. Ik weet ook niet om welke soorten dierlijke vetten het gaat. Ik wil dus graag kunnen teruggrijpen op de brief.

Dan iets over die categorieën en die correctiefactor. Bete- kent die correctiefactor dan dat we minder categorie 3 dierlijke vetten gaan gebruiken, omdat die factor dan 0,5 wordt? Is de verbetering bedoeld om minder categorie 3 dierlijke vetten te gaan gebruiken?

Staatssecretaris **Bertram**:

Zal ik dat meenemen in die brief?

Mevrouw **Visseren-Hamakers** (Fractie-Visseren-Hamakers): Ja, of wellicht kan het in de tweede termijn.

Staatssecretaris **Bertram**:

Ja, dat kan ook.

Mevrouw **Visseren-Hamakers** (Fractie-Visseren-Hamakers): En wanneer komt die brief? In de memorie van toelichting stond volgens mij — maar ik zeg dit even uit mijn hoofd — dat die correctie eraan zat te komen, maar ik weet niet wanneer.

Staatssecretaris **Bertram**:

Die vraag neem ik mee voor in de tweede termijn.

Volgens mij ben ik door mijn mapjes heen. Ik excuseer mij alvast voor het geval dat ik toch een aantal zaken vergeten ben. Dit is nog een klein beetje wennen. Maar ik heb in ieder geval de meeste vragen weten te beantwoorden, denk ik.

Mevrouw **Visseren-Hamakers** (Fractie-Visseren-Hamakers): Dank voor de beantwoording. Volgens mij is de staatsse- cretaris één belangrijke vraag van mijn kant vergeten — dat is prima, want daarvoor zijn we hier, om met elkaar het debat te voeren — en dat is die over fraude. De staatssecretaris heeft er wel wat over gezegd, maar ik heb een toezegging gevraagd om te onderzoeken of die fraudeaanpak kan worden verbeterd. Dit heeft haast wat mij betreft of wat mijn partij betreft, omdat daarmee de effectiviteit van het hele wetsvoorstel eigenlijk op scherp staat of onder druk staat. Kan de staatssecretaris toezeggen dat zij dit jaar bekijkt of onderzoekt hoe zij die fraudeaanpak kan verbete- ren, versterken, zodat fraude wordt aangepakt?

Staatssecretaris **Bertram**:

Dat wil ik graag toezeggen. Ik besprak dat ook in het debatje met mevrouw Van Langen. Fraude is natuurlijk in ieder geval een belangrijk onderdeel als je een nieuw stelsel begint, een nieuw systeem begint. Dat wil nog niet zeggen dat je het dan echt van a tot z weet, maar het is natuurlijk wel een belangrijk onderdeel. Dit hoort natuurlijk bij de indicatoren die ik ga benoemen. Je wil gewoon weten hoe het werkt.

Mevrouw **Visseren-Hamakers** (Fractie-Visseren-Hamakers): Als het wordt meegenomen in de indicatoren, betekent dat dat we pas eind 2027 inzicht krijgen in de fraudeaanpak. Dat is wat mij betreft wat laat, dus misschien kunt u het loskoppelen van hoe u die indicatoren voor de jaarlijkse evaluatie wilt gaan formuleren. Ik zou heel graag dit jaar al inzicht hebben in hoe die fraudeaanpak effectief kan worden vormgegeven. Dat is mijn vraag aan de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Bertram**:

Misschien mag ik dan het volgende voorstel doen. Ik heb beloofd dat ik inzicht geef in de indicatoren. Als ik dat doe, kan ik in ieder geval gelijk aangeven hoever we met de aanpak van fraude zijn en hoe dat systeem eruitziet. Dan kan ik vervolgens ook aangeven waar ik misschien zelf nog wel vraagtekens heb bij of het stevig genoeg is.

De **voorzitter**:

Helder.

Mevrouw **Visseren-Hamakers** (Fractie-Visseren-Hamakers): Dat lijkt me een goede toezegging. Dank.

De **voorzitter**:

Mevrouw Van Langen nog.

Mevrouw **Van Langen-Visbeek** (BBB):

Als u dat ook toezegt voor hoe u dat gaat doen met de regeldruk, zou ik helemaal blij zijn. U bent nog een vraag of een deel van mijn vraag helemaal vergeten, namelijk over de landbouwvoertuigen en de mobiele machines. Die vallen onder de Europese vrijstelling en in Nederland vallen ze daar dus niet onder. Hoe gaat u de sector hierin tegemoet- komen en waarom doen we dit zo, was mijn vraag.

Staatssecretaris **Bertram**:

Volgens mij is het antwoord dat een landbouwvoertuig net zo goed als elke andere auto onderdeel is van het hele mobiliteitssysteem en dat RED III toeziet toe op de leveran- ciers. Kortom, volgens mij zit het systeem zo in elkaar. Ik wil het nog wel even precies voor u nagaan. Ik wil ook voor de tweede termijn even nagaan — als ik zo meteen één minuut heb, dan weet ik dat — wat er dan in de andere Europese landen anders zou zijn.

Mevrouw **Van Langen-Visbeek** (BBB):

Ik wil dat graag weten. Misschien kunt u daar ook een brief over schrijven. Waarom is hiervoor gekozen? Het staat expliciet in de vrijstellingsmogelijkheden en heel veel lan- den zullen dat ongetwijfeld doen. Waarom doen wij dat niet?

Staatssecretaris **Bertram**:

Ik vermoed dat ik het zo weet.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan zijn we nu toe aan de tweede termijn van de kant van de Kamer. Ik geef het woord aan mevrouw Van Langen-Visbeek. Zij spreekt namens de BBB en ook namens de Fractie-Walenkamp. De tweede termijn.

Ik hoor mevrouw Van Langen vragen: krijgen we nog voorbereidingstijd? Meestal gaan we direct door. Is dat oké? Ja.

Mevrouw Van Langen-Visbeek (BBB):

De BBB heeft aandacht gevraagd voor het mkb. Dat gaat niet om een paar bedrijven. Dat gaat over 10.000 bedrijven die momenteel in zwaar weer zitten met de hoge brandstofprijzen. Vanochtend was er nog een item op het journaal over schippers die hun boten aan de kade laten liggen vanwege de hoge brandstofprijzen. Dat speelt natuurlijk ook in de binnenvaart en het wegtransport. Ik zou het heel verstandig vinden als de staatssecretaris toch nog eens goed naar die drempel gaat kijken, vooral in relatie tot de landen om ons heen. Nederland is een transportland. We hebben een hele sterke positie. Dat geldt overigens ook voor de agrarische sector. Gaan we die nu verspelen? De vraag is dus om nog eens naar die drempelwaarde te kijken. Graag hoor ik daar de staatssecretaris over.

Dat geldt ook voor de landbouwmachines. Ik heb u horen zeggen dat u wil kijken hoe het zit met die vrijstelling. Volgens mij is die mogelijkheid er gewoon. Als die mogelijkheid er is ... Ondanks dat het voertuigen zijn, heeft Europa besloten om landbouwvoertuigen hiervan vrij te stellen. Waarom doen wij dat niet? De BBB vindt het heel belangrijk dat er een gelijk speelveld is en dat met name onze topsectoren worden ontzien.

Ik ben heel blij met uw toezegging dat er een evaluatie gaat komen, dat u dat zo snel mogelijk gaat doen en dat u een aantal zaken die vanmiddag genoemd zijn, daarin mee gaat nemen. Er is wel degelijk een frauderisico. Dat hebben we ook gezien bij ETS2. Maar denk ook aan de handhaving. Het is goed als u daar nog eens naar kijkt. De regeldruk is voor ons ook heel belangrijk. Die moet zo veel mogelijk verminderd worden. Ondernemers zijn tegenwoordig halve managers geworden als je ziet met wat voor Europese regels ze allemaal rekening moeten houden.

Dan de Uniedatabank. Wilt u ons ervan op de hoogte houden of die er komt? Die is belangrijk om de internationale keten meer transparant te maken, want fraude speelt zich internationaal af. In sommige gevallen, of eigenlijk regelmatig, ben ik het niet eens met mevrouw Visseren-Hamakers, maar er kan inderdaad best gefraudeerd worden met dierlijke vetten. Waarom mogen die niet uit China komen, maar wel uit Oost-Europa, terwijl we daar geen brandstof vandaan willen hebben? Dat is bijzonder. Ik denk dat we daar goed naar moeten kijken, want het frauderisico is hoog. Hoe gaat het nu precies met die certificaten?

Ik ben ook heel erg blij met de toezegging dat u de invoeringstoets wilt gaan doen en dat de gevolgen voor het mkb daar onderdeel van zullen zijn. Ik krijg graag nog even een bevestiging daarvan. Dan hoef ik mijn motie daarover niet in te dienen.

Zoals ik al zei, is de regeldruk voor ons een heel belangrijk punt. Ondanks de toezeggingen, heeft u mijn zorgen niet

helemaal weg kunnen nemen, ook niet wat betreft het mkb, dat heel belangrijk is in de transportsector.

Voorzitter. Ik moet eerlijk zeggen dat wij ons met de fractie gaan beraden op hoe we verder moeten omgaan met RED III.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik nu graag het woord aan de heer Van Kesteren, van de fractie van de PVV.

De heer Van Kesteren (PVV):

Dank u wel, voorzitter. De standpunten die wij in dit debat hebben gewisseld, zijn uiteenlopend. Een aantal realistische fracties maakt zich zorgen over de rampzalige economische gevolgen door de implementatie van deze Europese richtlijn in onze nationale wetgeving, waardoor onze concurrentiepositie en ons verdienvermogen aanzienlijke schade zullen oplopen. Een andere fractie heeft een ideologisch standpunt dat pleit voor een economische systeemverandering, die grote gevolgen zal hebben voor veel bedrijven en uiteindelijk ook voor de besteedbare inkomens van veel huishoudens. Dat is een consequentie waar deze regering haar ogen niet voor zou moeten sluiten. Collectieve armoede ligt namelijk op de loer. De hoogste tijd derhalve om terug te keren naar realistisch beleid en afscheid te nemen van ideologisch klimaatbeleid dat is gebaseerd op een decadente fantasiewereld waarin de politiek verantwoordelijken gevangen zitten.

Steeds meer economen, ondernemers, wetenschappers en instellingen ontwaken uit het zogenaamde klimaatalarmisme. Ik roep de staatssecretaris en het zojuist aangetreden klimaatkabinet dan ook op om de website Clintel.nl te volgen om genuanceerder en met meer realiteitszin het huidige klimaatbeleid te bezien. Staatssecretaris, kabinet, neem afscheid van het sektarisch klimaatdenken en realiseert u zich dat de welvaart van ons land, die met zuinigheid en vlijt door vorige generaties is opgebouwd, in rap tempo definitief zal verdwijnen. De komende generaties zullen daarvan de wrange vruchten gaan plukken. Doe uw voordeel met deze analyse en dit welgemeende pleidooi om terug te keren naar de werkelijkheid.

Voorzitter. De antwoorden op de vragen die ik in mijn inbreng heb gesteld, vond ik enigszins onbevredigend. Dat is ook wel begrijpelijk, omdat dit kabinet te veel gefocust blijft op de ideologische klimaatobsessie. De conclusie na dit debat is dan ook dat dit kabinet in de uitvoering van de RED-richtlijn ondanks alle goede intenties helaas blijft wegstijven van de rampzalige gevolgen van de implementatie van deze Europese richtlijn.

Tot slot, voorzitter, wil ik de staatssecretaris meegeven: red de drie pijlers van onze economie, zorg voor betaalbare energie voor bedrijven en huishoudens, red de concurrentiekracht en keer terug naar de realiteitszin in de uitvoering van het Europese en nationale klimaatbeleid.

Tot zover, dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik graag het woord aan mevrouw Visseren-Hamakers van de Fractie-Visseren-Hamakers voor haar tweede termijn.

Mevrouw **Visseren-Hamakers** (Fractie-Visseren-Hamakers): Dank, voorzitter. Dank aan de staatssecretaris voor de beantwoording tot nu toe en voor de toezeggingen. Ik heb er drie gehoord, waarvan een over fraude. De reflectie van de staatssecretaris op de aanpak van fraude wordt meegevoerd in de communicatie naar deze Kamer over indicatoren voor de jaarevaluatie. Dan is er een toezegging over consumenteninformatie. De staatssecretaris doet haar best om dat nog dit jaar te doen. Tot slot is er een toezegging van een brief over dierlijke vetten en dan met name de import van dierlijke vetten. Dank daarvoor. In tweede termijn krijg ik hopelijk nog een antwoord op de vraag wanneer de oplossing voor die verschillende categorieën dierlijke vetten komt.

Dan waren er nog een paar onderwerpen die ik in eerste termijn had aangekaart of geagendeerd en waar ik een beetje antwoord op heb gekregen of helemaal niet. Ik wil ze graag nog eens onder de aandacht brengen, te beginnen bij mijn pleidooi om niet alleen te werken aan verduurzaming van de vervoerssector, maar ook aan het verminderen van het aantal vervoersbewegingen. Hoe gaan we nou niet alleen de vervoerssector verduurzamen, maar ook de economie als geheel, zodat we daadwerkelijk minder vervoer nodig hebben?

Ik ga toch mijn filosofische of eigenlijk meer biologische vraag nog een keer stellen: hoe kunnen dierlijke vetten en dierlijke mest worden gezien als hernieuwbaar? De staatssecretaris zei: het is afval en dus kun je het maar beter gebruiken als hernieuwbare energie. Maar dat maakt het nog niet hernieuwbaar. Als de mestproductie omlaaggaat, hebben we minder mest. Dat het afval is, maakt het nog niet meteen hernieuwbaar. Het is meer een definitiekwestie. Waarom zijn dierlijke vetten en dierlijke mest hernieuwbaar? Misschien kan de staatssecretaris daarop reflecteren, want ik begrijp niet hoe die dierlijke producten als hernieuwbaar kunnen worden gezien.

Ik had nog een laatste vraag gesteld. Als je alle uitstoot in de hele keten van dierlijke vetten en dierlijke mest — dan heb ik het over methaan in de veehouderij, uitstoot tijdens de productie van veevoer et cetera, et cetera — meeneemt, is er dan nog sprake van milieuwinst bij het gebruik van die dierlijke vetten en mest? Dat was mijn vraag aan de staatssecretaris.

Dank. Dat was mijn tweede termijn.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik graag het woord aan de heer Kemperman. Hij spreekt mede namens de Fractie-Beukering.

De heer Kemperman (FVD):

Voorzitter, dank u wel. Mijn fractie heeft aanhoudende zorgen over deze richtlijn, maar ook over de antwoorden die wij in het debat hebben gekregen. Alles platslaand komt het neer op de contradictie tussen het systeem en de leef-

wereld die de Duitse filosoof en socioloog Jürgen Habermas ons al eens heeft voorgehouden. Hij is overigens op 14 maart dit jaar overleden, maar dat terzijde. De leefwereld gaat over echte mensen die boten varen en vrachtwagens rijden. Het toverwoord dat ik telkens hoor, is een "level playing field". Dat is een typische systeembenadering: "level playing field", ceteris paribus, alles blijft hetzelfde. Maar het blijft natuurlijk niet hetzelfde. We hebben te maken met zakelijk versus particulier, nationaal versus internationaal, mkb versus grootbedrijf en met alle grilligheid van externe, niet-beïnvloedbare factoren die we ook in de geopolitiek tegenwoordig aan den lijve ondervinden. Het klinkt dus alsof mensen naar een systeem kijken, maar niet goed kunnen doorgronden wat er daadwerkelijk aan het gebeuren is in de wereld waar ze het over hebben.

Mijn fractie, Forum voor Democratie, heeft dan liever vooraf een risicoanalyse. Ik heb dan ook gepleit voor een maatschappelijke kosten-batenanalyse. Geen mkb-toets, maar een maatschappelijke kosten-batenanalyse, want dat is wezenlijk iets anders. Daarin neem je dus ook de winst wat betreft de duurzaamheid mee. De staatssecretaris zegt daarover dat ze later gaan evalueren. Ze gaan implementeren op basis van allerlei aannames — dat zijn die systeemwereldaannames — en vervolgens evalueren en kijken of het gewerkt heeft. Wij zijn daar niet van. Wij willen graag een gedegen risicoanalyse met scenario's. Ik heb daar ook een vraag over gesteld die niet beantwoord is. We willen een scenario voor het geval het misgaat, bijvoorbeeld wat betreft bevoorrading, faillissementen in de transportketen en mensen die niet kunnen voldoen aan al die verplichtingen en investeringen die ze opgelegd krijgen, die hun goedlopende machinerie of vervoersmiddelen moeten afschrijven en die dus technisch nog volkomen in staat zijn om te functioneren maar voor wie het niet meer economisch rendabel is dan wel niet meer toegestaan is. Dat soort scenario's ontbreken ten enenmale.

Een derde zorg die wij hebben, is het tekort aan bioafval. Het werd al genoemd. Investeerders vrezten er ook voor om daar hernieuwbare brandstoffen uit te herleiden. Gaan we die dan bijvoorbeeld ook uit het buitenland halen? Er werd net al toegegeven dat er veel uit het buitenland komt. Dat is natuurlijk eigenaardig. We willen iets duurzaam bereiken en gaan vervolgens met afvalstromen over de wereld slepen. Het doet me denken aan het verbranden van Italiaans huisvuil in de afvalverbrandingsovens in de Amsterdamse haven. Dat is raar. Wij begrijpen dat niet.

Dat leidt bij ons tot een tweetal moties, omdat de vragen en het debat niet hebben opgeleverd wat wij ervan verwachtten.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er forse extra administratieve lasten en kosten voor het mkb zijn, zonder dat de regering een kwantificering van deze lasten heeft geleverd;

overwegende dat sancties al in 2026 van kracht worden en risicogericht toezicht uitblijft;

constaterende dat er geen specifieke vrijstellingen zijn voor het mkb;

verzoekt de regering om:

- de sancties voor niet-naleving van RED III-verplichtingen in de vervoerssector uit te stellen tot ten minste 1 januari 2028;
- het mkb actief te beschermen door middel van gerichte vrijstellingen, eventueel vereenvoudigde administratieve procedures en een aanvullende drempel op basis van bedrijfsgrootte,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Kemperman.

Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Daarmee maakt zij deel uit van de beraadslaging.

Zij krijgt letter F (36766).

De heer Kemperman (FVD):

Ik onderteken in rap tempo deze motie en dan kom ik bij de tweede motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er geen inzicht bestaat in de totale financiële lasten van de RED III-implementatie voor de vervoerssector, inclusief brandstofprijzen, certificeringskosten, investeringen et cetera;

overwegende dat in economisch ongunstige omstandigheden het risico bestaat dat delen van de transportketen in de problemen komen;

constaterende dat er geen onafhankelijke kosten-batenanalyse is gedaan die aantoont dat de beoogde CO₂-reductie opweegt tegen de economische schade;

verzoekt de regering om een onafhankelijke, volledige economische impactanalyse en kosten-batenanalyse (MKBA) uit te laten voeren naar de gevolgen van de RED III-implementatie in de vervoerssector, en de resultaten van deze analyse met de Kamer te delen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Kemperman.

Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Daarmee maakt zij deel uit van de beraadslaging.

Zij krijgt letter G (36766).

De heer Kemperman (FVD):

Voor wat betreft die economisch ongunstige omstandigheden: er dreigt immers een recessie, een hoge rente kan en een dalende vraag ook.

Dat was mijn verhaal, voorzitter. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Staatssecretaris, bent u in staat om direct te antwoorden of heeft u enige tijd nodig? Twee minuten?

Staatssecretaris Bertram:

Ik wil nog even wat verifiëren.

De voorzitter:

Dan schors ik voor vijf minuten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

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

Staatssecretaris Bertram:

Dank u wel, voorzitter. Ik heb nog een paar antwoorden en dan zal ik ook gelijk een appreciatie geven op de moties.

Er was nog voor de zekerheid gevraagd: houdt u ons op de hoogte over de UDB? Ja, dat zal ik doen. Ik zal de Kamer ook informeren zodra deze Europees verplicht is.

Dan nog wat nadere informatie over de ondergrens van 500.000. In Duitsland is het 5.000 liter. Kortom, als je dat nog even bekijkt, is dat toch ook belangrijke informatie om even mee te wegen. Met die 500.000 hebben wij echt niet zitten "kneien", maar is het echt wel serieus omhooggegaan bij ons. In Denemarken hebben ze geen grens, dus daar doet alles mee.

Loopt het mkb mee in de uitvoeringstoets? Het antwoord is ja.

Dan nog even het dierlijk vet. Dierlijk vet en dierlijke mest vallen onder de RED en worden dus op Europees niveau gezien als hernieuwbaar. Zoals ik al eerder aangaf, zouden deze rest- en afvalstromen anders niet nuttig worden ingezet of worden verbrand. Het antwoord is: ze zitten in de RED en daarmee betekent het op Europees niveau dat ze meedoen. Inzet van deze biograndstoffen levert aanzienlijke milieuwinst op ten opzichte van fossiele grondstoffen.

Dan heb ik beloofd dat ik in de jaarlijkse evaluatie de fraude meeneem. Dat had ik al gezegd.

Voorzitter. Dan was er nog een vraag van mevrouw Van Langen over de mobiele machines. Nederland heeft die landbouwmachines al heel lang in de uitvoering zitten. In

België is er sprake van rode diesel en is er een andere situatie. In Duitsland geldt de verplichting ook voor brandstof in landbouwvoertuigen. Dat verschil is er dus eigenlijk niet. Waarom doen we dat nu? Omdat brandstofleveranciers anders ook rekening moeten houden met wat er gebeurt met het een en met het ander. Dat levert uiteindelijk ook grote administratieve druk op. Maar als je het vergelijkt met de ons omringende landen, zie je dat in Duitsland de brandstofleveranciers ook rekening moeten houden met landbouwvoertuigen. In België is dat niet het geval.

Dan heb ik nog één antwoord voor mevrouw ...

De voorzitter:

Mevrouw Van Langen heeft op het vorige punt nog een vraag.

Mevrouw Van Langen-Visbeek (BBB):

De minister zegt: in Duitsland hebben ze dat ook ingevoerd, maar in België niet.

Staatssecretaris Bertram:

Vanwege de rode diesel.

Mevrouw Van Langen-Visbeek (BBB):

We zouden België in de gaten houden. Mijn vraag is dan ook de volgende. België gaat het dus niet invoeren. Is dat voor ons geen reden om dat ook niet te doen? En welke landen doen het nog meer allemaal niet? Je hoeft het immers niet te doen. Als we iets niet hoeven te doen, waarom doen we het dan wel? Dat is eigenlijk ook nog mijn vraag.

Staatssecretaris Bertram:

Het antwoord is: én vanwege de administratieve lastendruk én het past in het stelsel. In België is er een andere situatie vanwege de rode diesel. Als u mij vraagt om België in de gaten te houden, zal ik dat zeker doen.

Mevrouw Van Langen-Visbeek (BBB):

U zegt dat het administratieve lastendruk is, maar er is toch juist minder administratieve lastendruk als je iets niet invoert? Want dan zit je niet met al die certificaten en hoeven al die landbouwers ... De vorige regering wilde nog de rode diesel terug, maar dat is niet gelukt. Uiteindelijk is daar in de begroting een streep door gezet om administratieve redenen. Maar goed, de sector heeft daar een beetje op gehoopt en nu krijgen ze die extra lastenverzwaring en ook administratieve verzwaring, denk ik, wanneer dit wordt ingevoerd. Ik heb laten zien dat er certificaten en controle moeten komen en noem maar op. Als je de landbouw uitsluit, is het toch minder werk?

Staatssecretaris Bertram:

Niet voor de last die er voor de leverancier is. We hebben in dat nieuwe stelsel gezegd dat de leverancier degene is die er uiteindelijk voor moet zorgen dat we die transitie maken. Die levert uiteindelijk de brandstof. Daarmee kijk je natuurlijk ook naar andere landen. Duitsland doet precies hetzelfde. Ik wil dit eigenlijk wel zo houden in het voorstel.

Mijn enige toezegging aan u zou kunnen zijn dat ik in ieder geval in de gaten houd wat België doet.

De voorzitter:

Tot slot, mevrouw Van Langen.

Mevrouw Van Langen-Visbeek (BBB):

Als België het niet blijft doen, dan gaan wij er ook mee stoppen?

Staatssecretaris Bertram:

Nou, nee. Wat ik gezegd heb, is het volgende. Volgens mij was de redenering van mevrouw Van Langen: luister eens, in Duitsland is er een andere situatie. Ik had dat niet scherp genoeg, maar Duitsland heeft precies dezelfde situatie. Die situatie wil ik aanhouden. Wat ik zeg, is: ik wil in de gaten houden wat er in België gebeurt. We zijn toch met België in gesprek, en dan neem ik dat punt mee.

Mevrouw Van Langen-Visbeek (BBB):

Verwart u het nu niet met de massabalanssystematiek? In dat verband noemde ik Duitsland en Spanje. Dus dat zijn meer landen. Geldt het niet ook voor de landbouw? Zijn wij en Duitsland de enigen?

Staatssecretaris Bertram:

Dat zou kunnen, maar als je kijkt naar het stelsel dat we nu invoeren, vindt het kabinet het logisch dat je deze voertuigen op deze manier meeneemt. Daar kun je best anders over denken. Als je kijkt naar hoe je dat stelsel goed draaiend krijgt en de lastendruk zo laag mogelijk houdt, dan snap ik uw punt wel, maar ik denk dat het stelsel zoals we dat nu willen doorvoeren uiteindelijk toch het beste is.

De heer Kemperman (FVD):

Het is een beetje een retorische vraag. Wij hebben het telkens over het level playing field. Bent u het met mijn fractie eens dat u niet moet streven naar gelijkstelling met andere landen wanneer u als bewindspersoon de gelegenheid hebt om niet een level playing field, maar een voordeel voor de eigen boeren te realiseren? Er is een mogelijkheid om de boeren hiermee een voordeel te geven. Zij hebben het al niet makkelijk. Dan weten we allemaal wat we bedoelen. Nu heeft het Nederlandse kabinet met steun van Nederlandse parlementariërs de gelegenheid om ze op deze manier uit te sluiten. De administratieve last voor de leveranciers van brandstoffen weeg ik dan maar even af tegen het voordeel dat u de agrarische sector zou kunnen bieden door niet een level playing field te realiseren, maar juist iets extra's voor ze te doen. Dan wordt het stil, en zegt u: ik houd vast aan het systeem. Bent u het niet met mij eens dat u eigenlijk onze eigen agrarische sector een voordeel zou moeten bieden, door hierin mee te gaan en ze dan maar uit te sluiten?

Staatssecretaris Bertram:

Kijk, volgens mij is het belangrijk dat je met het doorgaan van RED III voor alle sectoren uiteindelijk een grotere onafhankelijkheid voor elkaar krijgt. Het wordt gezonder. Dat is voor alle sectoren in Nederland van het grootste

belang. Kortom, u weegt het anders, maar de afhankelijkheid die er nu is, moet een keer minder worden. Ik denk dat dit voor de landbouwsector van het grootste belang is en dat geldt ook voor alle andere sectoren. Ik denk, alle belangen afwegend, serieus dat het systeem zoals we het nu voorstellen, uiteindelijk toch het beste is wat we kunnen voorstellen.

De heer Kemperman (FVD):

Het level playing field hebben we niet als het gaat om stikstofnormen. Daar voeren we met een andere collega van u het debat over. Hadden we dat maar gehad; dan zouden we heel veel minder problemen hebben in de agrarische sector. Nu hebben we het over de minimumvariant en dat vind ik toch jammer. Het kabinet heeft de keuze om dit te doen, maar kiest er niet voor. Dat is eigenlijk gewoon de constatering. Het is een politieke keuze. Het systeem laat het toe. Het is een sector die keihard getroffen is en op andere fronten in Europa het jongetje in de klas is dat het strengste wordt behandeld. Wij kunnen ze hiermee iets respijt geven en iets meer ruimte gunnen, maar de keus is: we doen het niet, want we vertrouwen op het systeem en houden het zoals het is. Dat vind ik erg jammer.

Staatssecretaris Bertram:

Dat ben ik natuurlijk maar ten dele met u eens. Het lijkt nu net alsof er permanent keuzes gemaakt zijn die uiteindelijk tot verzwaring leiden. Ik heb net uitgelegd dat dit niet zo is. We hebben gekeken naar de hoeveelheid liters en naar het kiezen van een stelsel dat iedereen gewend is. Kijk ook naar partijen die dit systeem aankunnen. Dan denk ik dat het verschil tussen u en mij niet is dat ik niet begrijp wat u zegt, maar dat wij zeggen: met RED III doe je iets wat nu een keer in gang moet worden gezet, wat ook door de brancheorganisaties wordt ondersteund, wat echt iets doet op het vlak van die transformatie die we nodig hebben, gezien de afhankelijkheid die we nu hebben. Dat is, denk ik, de weg die wij maken.

De voorzitter:

Bent u toe aan de appreciatie van de moties?

Staatssecretaris Bertram:

Ik heb nog één toezegging over de dierlijke vetten. Ik heb hier een brief aan de Kamer en een rapport. Ik wilde vooral aankondigen dat ik deze brief vrij snel kan versturen, waarbij er inzicht wordt geboden in categorie 1, in waar die vetten vandaan komen. De specificatie waar u om vroeg, staat dus in dit rapport en in deze brief. Die ga ik u zo snel mogelijk sturen. Dat ga ik nog vandaag of morgen doen. Dan heeft u die informatie ook.

Dan de appreciatie van de twee moties.

Mevrouw Visseren-Hamakers (Fractie-Visseren-Hamakers): De staatssecretaris ging, met alle respect, wat kort door de bocht in haar beantwoording van mijn vraag over het milieuvoordeel van dierlijke vetten en mest. De staatssecretaris zei "ze leveren milieuvoordeel op". Mijn vraag in eerste en in tweede termijn was de volgende. Wat als je nou die hele keten meeneemt, tot en met de pesticiden die je gebruikt om het veevoer te produceren? Levert het dan nog milieu-

winst op? Daar heb ik een antwoord van een halve zin op gekregen, een niet inhoudelijk antwoord. Ik hecht daar wel waarde aan, omdat dit wetsvoorstel een ketenbenadering beoogt. Dan is de vraag: als je grondstoffen die je wilt toevoeren als hernieuwbare grondstoffen ... Ik vind ze niet hernieuwbaar, maar oké; dat is weer een andere discussie. Als je grondstoffen wil gaan gebruiken met een milieuoogpunt, terwijl je niet weet of die hele keten tot het uiteindelijke grondstof dierlijke vetten en mest wel milieuwinst oplevert — ik weet dat niet, want ik heb nog geen antwoord gekregen van de staatssecretaris — dan vraag ik mij oprecht af wat wij met die grondstof aan het doen zijn, waarom we die grondstof gebruiken. Misschien heeft de staatssecretaris vandaag geen antwoord op die vraag. Dan kan zij misschien toezeggen dat zij daar schriftelijk op terugkomt. Wat is de milieuwinst, de klimaatwinst, van het toepassen van dierlijke vetten en mest als hernieuwbare brandstof in de transportsector? Daar hebben we het vandaag over.

Staatssecretaris Bertram:

Ik wil toezeggen dat ik dat in het briefje dat ik vandaag of morgen verstuur, gelijk meeneem. Dan heeft u ook alle informatie. Maar het kan heel goed zijn dat mevrouw Visseren-Hamakers en ik een verschil van mening blijven houden over of het verstandig en nuttig is om dierlijk vet in te zetten. Daarvan zeggen wij: dat is verstandig, want anders benut je iets niet wat er wel is. Daar kunnen we een verschil van mening over houden, maar ik zal het in ieder geval in dat briefje meenemen.

De voorzitter:

Mevrouw Visseren tot slot.

Mevrouw Visseren-Hamakers (Fractie-Visseren-Hamakers): Heel erg bedankt. Het gaat mij om het volgende. Mijn kritiek op het gebruik van dierlijke vetten en mest gaat niet alleen om het klimaatvoordeel, maar ook om het dierenwelzijnsaspect. Maar nog even los van of het effect heeft op het klimaat, is de vraag ook of het hernieuwbaar is. Het wordt als "groene energie" gezien, en daar lever ik ook kritiek op. Daar krijg ik van deze staatssecretaris en van eerdere bewindspersonen maar geen antwoord op. Waarom wordt het label "groen" gegeven aan het op een nuttige manier gebruiken van afval? Dat is toch niet groen?

De voorzitter:

De staatssecretaris, tot slot.

Staatssecretaris Bertram:

Ik zeg u toe dat ik u ga proberen te overtuigen in het briefje. Tegelijkertijd kan er natuurlijk echt wel een verschil in appreciatie zijn. Ik kan iets verstandig vinden om te gebruiken, waarvan u denkt: nou, dat weet ik nog zo net niet.

De voorzitter:

Dan stel ik voor dat u doorgaat met de appreciatie van de moties, want er zijn ook andere zaken die binnenkort starten, dus ik wil nu wel afronden.

Staatssecretaris **Bertram**:

Ik kom bij de motie met letter G, over de MKBA-analyse. Die zou ik willen ontraden, want in de memorie van toelichting en alle andere rapporten zie je dat er op dit moment voldoende onderzoek is gedaan. Laten we bij de evaluatie bezien wat de effecten zijn op het bedrijfsleven.

De motie met letter F gaat over het uitstellen van sancties tot 2028. Die wil ik ook ontraden. Als je helemaal geen sancties hebt bij dat wat je wil doorvoeren en waar je inhoudelijk echt in gelooft — dat is wat anders dan alleen de systeemverantwoordelijkheid; dat verschil snap ik natuurlijk goed — dan gaat het stelsel namelijk niet draaien.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Wij merken op dat u de moties heeft omgedraaid.

Staatssecretaris **Bertram**:

Ja, excuus.

De **voorzitter**:

Maar ze zijn beide ontraden. Dus dat is misschien wel hetzelfde.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:

Ik kom tot afhandeling van het wetsvoorstel. Wenst een van de leden stemming over het wetsvoorstel? Dat is het geval. Dan stel ik voor om hier volgende week over te stemmen. Dan stemmen we ook over de ingediende moties.

Dan zijn we nu aan het einde van de vergadering gekomen. Ik dank alle leden, de staatssecretaris, de medewerkers die deze vergadering mogelijk hebben gemaakt en de aanwezigen op de publieke tribune voor hun komst naar de Kamer. Ik sluit de vergadering.