

Tweede Kamer, Wijziging van de Wet milieubeheer in verband met de implementatie van Richtlijn (EU) 2023/2413 (RED III) wat de bevordering van energie uit hernieuwbare bronnen betreft

VERSLAG VAN EEN WETGEVINGSOVERLEG

Concept

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 29 september 2025 overleg gevoerd met de heer Aartsen, staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu, over:

- **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 brief van de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 4 september 2025 inzake antwoorden op vragen commissie over het ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit energie vervoer en het Besluit brandstoffen luchtverontreiniging in verband met de implementatie van Richtlijn (EU) 2023/2413 (RED III)(Kamerstuk 32813-1518) (32813, nr. 1532).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Peter de Groot

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Schukkink

Voorzitter: Veltman
Griffier: Koerselman

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: Bamenga, Boutkan, Van Groningen, Pierik, Thijssen en Veltman,

en de heer Aartsen, staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu.

Aanvang 18.31 uur.

De **voorzitter**:

Goedenavond, dames en heren. Bij dezen open ik de vergadering over de implementatie van RED III, de wijziging van de Wet milieubeheer en een besluit. Hartelijk welkom allemaal. Welkom aan iedereen op de publieke tribune en de mensen die online meekijken. Aan mijn rechterzijde zit staatssecretaris Aartsen. Aan mijn linkerzijde zitten de leden van de Tweede Kamer. Ook u allen van harte welkom. Ik

begrijp dat er nog een paar mensen moeten komen. Zij zullen zo binnendruppelen. In ieder geval zitten aan mijn linkerzijde de heer Bamenga van D66, de heer Pierik van BBB en de heer Boutkan van de PVV. U heeft allemaal tien minuten spreektijd. We spreken af dat er vier interrupties per persoon mogelijk zijn. Dat geldt in ieder geval in de eerste termijn. Wij gaan beginnen met de heer Bamenga. Ga uw gang.

De heer **Bamenga** (D66):

Dank u wel, voorzitter. D66 steunt deze wetswijziging, die past binnen de bredere uitvoering van de herziene Europese richtlijn voor hernieuwbare energie. De scherpere doelen voor hernieuwbare energie in vervoer en de beoogde broeikasgasreductie zorgen voor meer duidelijkheid en samenhang in het beleid. Met deze wet zetten we een stap richting een sterker en effectiever systeem dat beter aansluit bij echte emissiereductie. Dankzij de sectorspecifieke eisen kunnen we gericht sturen en alle sectoren verduurzamen, zonder dat een sector onevenredig zwaar wordt belast. Voor D66 is het belangrijk dat de uitvoering transparant en praktisch blijft. Het schrappen van dubbeltellingen en extra stimuleringsfactoren helpt daarbij. Zo houden we het speelveld eerlijk en voorkomen we verstoringen in de markt. Kortom, deze wet helpt om Europese afspraken op een geloofwaardige en effectieve manier waar te maken. Wat D66 betreft is het onmisbaar voor het halen van onze nationale en Europese klimaatdoelen.

Voorzitter. We kunnen hier vandaag laten zien dat Nederland niet alleen woorden heeft, maar ook daden. We kunnen laten zien dat we Europese afspraken serieus nemen en kiezen voor beleid dat werkt voor bedrijven, voor mensen en voor een schoner vervoerssysteem, zonder onnodige regels maar mét duidelijkheid. Zo maken we niet alleen ambities waar, maar zorgen we er ook voor dat de uitvoering haalbaar en eerlijk is. Voor bedrijven die investeren in de productie of verwerking van duurzame biobrandstof is één factor cruciaal: beleidszekerheid op de lange termijn. Zonder duidelijkheid over de doelstellingen en stimuleringsmechanismen na 2030 is het voor veel ondernemers onmogelijk om een sluitende businesscase te maken. Heel veel bedrijven vragen hierom. De Nederlandse Vereniging voor Duurzame Biobrandstoffen, waar Shell onderdeel van is, vroeg hierom, net als MVO Nederland en de Nederlandse Biodiesel uit Afvalalliantie. Neem bijvoorbeeld bedrijven die willen investeren in installaties voor het opwerken van afval- en reststromen tot biobrandstoffen. Zulke installaties vergen vaak miljoenen aan investeringen, met terugverdientijden die snel oplopen van tien tot vijftien jaar. Als de markt na 2030 onzeker is, wordt investeren vandaag de dag gewoonweg te risicovol. De RED II-richtlijn heeft tot nu toe een stevige basis geboden. Zonder duidelijke normen tot 2040 riskeren we dat projecten worden uitgesteld of stilvallen, terwijl we juist duidelijkheid moeten geven, zodat bedrijven hun bijdrage kunnen leveren aan het halen van de klimaatdoelen.

Voorzitter. Is de staatssecretaris bereid om zo snel mogelijk duidelijkheid te geven over een bindende bijmengverplichting tot en met 2040? Bedrijven die nu investeren in duurzame brandstoffen kunnen dan rekenen op de langetermijnzekerheid die daarvoor noodzakelijk is.

Voorzitter. D66 onderschrijft het belang van de borging van de duurzaamheid binnen de bijmengverplichting. De implementatie van RED II, en straks RED III, stelt stevige eisen aan biomassa op het gebied van certificering en controle. Toch constateren we dat een aanzienlijk deel van de ingeboekte hernieuwbare brandstofeenheden afkomstig is van de categorie "overig", waarvan de herkomst en duurzaamheid vaak minder transparant

zijn dan bij de hoofdstromen.

Voorzitter. De Nederlandse Emissieautoriteit heeft in de uitvoeringstoets aangegeven dat de categorie "overig" een potentieel verhoogd frauderisico kent. De Nederlandse Emissieautoriteit heeft voorgesteld deze categorie helemaal te schrappen om misbruik te voorkomen. Waarom heeft de staatssecretaris deze duidelijke suggestie om deze categorie te schrappen niet overgenomen? Duidelijkheid hierover is cruciaal voor een geloofwaardige rapportage en klimaatimpact.

Voorzitter. D66 vindt het van groot belang dat de duurzaamheideisen binnen RED III niet alleen op papier bestaan, maar ook daadwerkelijk worden nageleefd. Dat vereist een stevige inzet en samenwerking tussen nationale toezichthouders. Nu de markt voor hernieuwbare brandstoffen steeds internationaler wordt en biobrandstoffen vaak uit andere EU-lidstaten worden geïmporteerd, is het van essentieel belang dat toezichthouders in alle lidstaten beschikken over de capaciteit én de bevoegdheden om effectieve controle uit te oefenen. Toezichthouders spelen een sleutelrol in waarborgen en naleven door inspecties uit te voeren, certificeringssystemen te controleren op betrouwbaarheid en actief informatie uit te wisselen over risico's, fraudegevallen en onregelmatigheden. Een zwakke schakel elders in Europa kan namelijk direct effect hebben op de betrouwbaarheid van onze eigen gegevens en op het vertrouwen in het systeem. We lezen dat de minister zich in Europa wil inzetten voor duidelijke afspraken tussen de toezichthouders over samenwerking, onderlinge afstemming en werkwijze, en bovenal over tijdige en volledige uitwisseling van feitelijke informatie. De vraag aan de staatssecretaris is wat de stand van zaken is. Komen er nieuwe bevoegdheden en/of mogelijkheden? Kijkt het kabinet ook naar verbetering in toezicht buiten Europa? Geloofwaardige certificering is essentieel, niet alleen voor het klimaat, maar ook voor het vertrouwen van bedrijven en consumenten in het systeem.

Voorzitter. Het veld vraagt om tempo en snelle implementatie, en terecht. Tientallen bedrijven, brancheorganisaties en ketenpartijen hebben zich al gemeld via consultaties en e-mails voor langetermijnzekerheid. Laten we daarnaar luisteren.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u, meneer Bamenga. Er zijn wat vragen van collega-Kamerleden. Ze hebben nu ruzie om wie het eerst de vraag mag stellen. De heer Boutkan.

De heer Boutkan (PVV):

Zo kennen we D66 weer: dat geloof in dat heilloze staatje Brussel. Ik laat richting de camera even een artikel zien. "Rotterdamse haven in crisis: bedrijven, groene investeerders en banen stromen weg. De Rotterdamse haven moest koploper in duurzaamheid worden. Groene stroom, elektrische trucks, overal schone waterstof. Talloze groene — en nou komt ie — vergezichten werden in het buitenland verkocht." Maar een voor een vallen ze om of worden ze geschrapt, omdat er gewoon geen heil in zit. Snapt D66 dat nú actie nodig is, niet alleen vanuit Nederland, maar ook vanuit Brussel? Snapt D66 dat we verder moeten kijken dan de neus van Brussel lang is?

De heer Bamenga (D66):

Een aparte vraag. Uiteraard gaat het erom dat we nu actie ondernemen. Ik heb in mijn

bijdrage laten zien dat het voor ons heel belangrijk is dat wij consistent zijn in het hetgeen wij willen doen om de klimaatdoelen te halen. Fijn dat dit ook is overgekomen bij de heer Boutkan. Juist aan ondernemers en aan iedere partij die hierin iets kan betekenen, willen wij zekerheid bieden over wat zij kunnen verwachten van de overheid. Dat is volgens mij wat wij hier als partij willen doen.

De voorzitter:

Dit roept een vervolgvraag op bij de heer Boutkan.

De heer Boutkan (PVV):

Dat "wij", zoals D66 dat zegt, hebben wij nodig in Nederland. Door het wij-gevoel van Europa verliezen wij onze mondiale markt, want de regelgeving gaat straks in januari niet gelijktijdig in. We beginnen dus al met een achterstand. De vraag is hoe we dat oplossen. Als we in dit land maar blijven vasthouden aan achterhaalde technieken, terwijl ze aan de andere kant van de wereld al veel verder zijn, verliezen we de strijd. Dat is jaren geleden al ingezet. De vraag is hoe D66 deze crisis, die nú hier is, gaat oplossen.

De heer Bamenga (D66):

Zoals ik al eerder zei, zijn wij er voorstander van om flink in te zetten op de klimaatdoelen die bereikt moeten worden. Dat betekent dat wij er nu alles aan moeten doen om ze mogelijk te maken. Wat ons betreft is het fantastisch als de richtlijn zo snel mogelijk wordt ingevoerd, zodat iedereen weet waar hij aan toe is. Volgens mij moeten we dit zo veel mogelijk in gezamenlijkheid doen. Europa is denk ik heel erg belangrijk voor het creëren van een gelijk speelveld. Als dat betekent dat er een partij is of er partijen zijn die veel verder willen gaan, dan vinden wij het heel goed dat zij dat doen. Dat is hoe wij er als D66 in staan.

De voorzitter:

Volgens mij was er ook nog een vraag van de heer Pierik.

De heer Pierik (BBB):

Aan de ene kant hebben wij waardering voor de inzet van D66 en voor het feit dat D66 zegt dat wijzigingen zo snel mogelijk moeten worden ingevoerd. Aan de andere kant — de heer Boutkan gaf het ook al aan — zijn er bedrijven die de brief van 18 september gelezen hebben en nu bezig zijn om zich op allerlei manieren voor te bereiden op de wijzigingen op commercieel of administratief gebied. Mijn vraag is: hoe gaat D66 ervoor zorgen dat die bedrijven, die het momenteel al zo moeilijk hebben, niet omvallen?

De heer Bamenga (D66):

Wij vinden het als partij heel belangrijk dat bedrijven die de transitie naar duurzaamheid willen maken daadwerkelijk volop gefaciliteerd worden. In de afgelopen periode hebben we veel te vaak gezien dat bedrijven die aan het verduurzamen zijn uiteindelijk omvallen, om welke reden dan ook. Dat doet ons in ieder geval heel veel pijn, dus dat moeten we absoluut zien te voorkomen. Wij moeten ervoor zorgen dat dit zo min mogelijk gebeurt en dat zo veel mogelijk ondernemers, organisaties en noem maar op ook echt die transitie kunnen maken.

Bij de een gaat de verduurzaming wat sneller dan bij de ander. Maar je hoort vaak dat het ook gaat om de zekerheid die we wel of niet kunnen bieden aan organisaties, en dat

het ook gaat om het faciliteren door middel van regels die we opstellen. Die regels moeten in het voordeel zijn van deze organisaties, waardoor zij zich verder kunnen ontwikkelen en verder kunnen verduurzamen. Daar moeten wij, denk ik, heel goed naar kijken.

De heer **Pierik** (BBB):

Dank voor het antwoord. Goed om te horen dat D66 het bedrijfsleven wil faciliteren om het allemaal te kunnen meemaken. Maar onderschrijft D66 ook dat het investeringsklimaat in Nederland eigenlijk behoorlijk achteruit aan het hollen is en dat er dus misschien iets extra gedaan moet worden om deze bedrijven te faciliteren? De heer Bamenga zegt dat we die bedrijven administratief moeten ondersteunen, maar ik zou graag iets meer inkleuring willen zien van de wijze waarop het bedrijfsleven volgens D66 gefaciliteerd zou moeten worden om het allemaal te kunnen meemaken.

De heer **Bamenga** (D66):

Ik denk dat het creëren van een goed investeringsklimaat heel erg belangrijk is. Onze partij wil dat altijd daadwerkelijk doen. Ik kom zelf uit Eindhoven, dus ik weet hoe belangrijk het is dat er een goed investeringsklimaat is voor de bedrijven die internationaal opereren, veel talent hier naartoe brengen en heel mooie producten maken, het liefst zo duurzaam mogelijk, niet alleen in Eindhoven, maar bijvoorbeeld ook in Helmond, de automotive-bedrijven. Dat zijn bedrijven naar mijn hart, die er in ieder geval voor zorgen dat wij beter voorbereid zijn op de toekomst.

Het creëren van een goed investeringsklimaat is precies waar wij voor staan. In dat kader moet je iedere keer specifiek kijken naar wat er nodig is. Daarom vind ik het voorstel goed, want dat zorgt er in ieder geval voor dat niet één sector onevenredig hard of zwaar belast wordt, maar dat alle sectoren moeten verduurzamen. Er zijn natuurlijk verschillende manieren om dat te doen. Ik denk dat wij absoluut moeten inzetten op die verschillende manieren, afhankelijk van de sector.

De **voorzitter**:

De heer Pierik heeft nog een vraag, maar misschien kunnen de antwoorden iets korter.

De heer **Pierik** (BBB):

De vraag zal ik in ieder geval heel kort houden. Ik wil graag weten hoe belangrijk D66 het vindt dat er voor deze bedrijven een gelijk speelveld ontstaat. In Duitsland zijn er voor bedrijven totaal andere randvoorwaarden dan in Nederland, waardoor je eigenlijk een ongelijke concurrentie krijgt.

De heer **Bamenga** (D66):

Een gelijk speelveld is belangrijk. Ik zou eerder zeggen: zo veel als mogelijk. Op het moment dat de ontwikkelingen in de Nederlandse bedrijven veel sneller gaan dan in bijvoorbeeld de rest van Europa, zouden naar mijn mening de achterblijvers gestimuleerd moeten worden en zouden we degenen die veel sneller gaan vooral hun gang moeten laten gaan. Dat is in ieder geval hoe wij erin staan.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik kijk nog even naar mevrouw Van Groningen van de VVD die vlak na aanvang van het debat is binnengekomen. En ik heet de heer Thijssen van GroenLinks-PvdA ook meteen van harte welkom. Ik meen dat u nog een interruptie had voor de heer

Bamenga, mevrouw Van Groningen.

Mevrouw **Van Groningen** (VVD):

Eigenlijk is mijn vraag al een beetje gesteld. De vraag ging over het gelijke speelveld. U gaf in uw betoog aan dat u alles wilt doen om die klimaatdoelen te halen; u vindt dat heel belangrijk. Voor de VVD staat de economie juist op één. De voorgaande sprekers kaartten ook al een aantal dingen aan die niet goed gaan in dat gelijke speelveld. Ik noem ze maar even: België start bijvoorbeeld niet 1 januari 2026 en bio-LNG mag hier niet vanuit de massabalanssystematiek en tanken is al goedkoper in de buurlanden. U zegt: zo veel mogelijk een gelijk speelveld creëren. Mijn concrete vraag is dan: wat gaat u dan doen? Wat zijn de maatregelen vanuit D66 om in te zetten op dat gelijke speelveld? En dan dus niet: zo veel mogelijk.

De heer **Bamenga** (D66):

Wel zo veel mogelijk, want dat is mijn taal, dat is waar D66 voor staat. Dat is het verschil tussen D66 en de VVD. De VVD geeft aan dat economie op één staat. Voor ons is economie zeer belangrijk, maar niet ten koste van het klimaat, want als we geen klimaat meer hebben, hebben we ook geen economie meer. Die twee zullen dus wel samen moeten gaan. Dat vinden wij belangrijk en dat is het onderscheid tussen D66 en de VVD. Zeker.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik geef het woord graag aan de heer Pierik.

De heer **Pierik** (BBB):

Dank u wel, voorzitter. BBB ziet de verduurzaming van vervoer en mobiliteit als een belangrijke opgave. Maar verduurzaming kan alleen slagen als deze haalbaar en betaalbaar is, als ondernemers het kunnen uitvoeren en als er een gelijk speelveld is met de landen om ons heen. Daar draait het om voor de BBB: niet om grootse ambities, maar om draagvlak in de praktijk en haalbaarheid en betaalbaarheid. Vandaag bespreken we een wet die diep ingrijpt op de transportsector en de binnenvaart, maar ook op de zeevaart en de landbouw. De kern van dit voorstel is dat we overstappen van oude hernieuwbare brandstofeenheden naar een systeem van emissiereductie-eenheden, gebaseerd op CO₂. Daarmee gaan we sturen op de totale uitvoer van broeikasgassen in de hele keten, van bron tot eindgebruik. Dat klinkt logisch en doelgericht. Zo doen ze dat ook in Duitsland. Het reduceren van CO₂-uitstoot is voor de BBB ook cruciaal, maar we moeten dat natuurlijk wel robuust en eerlijk organiseren.

Voorzitter. Nederland is een klein land in een grote energiemarkt. Onze havens en logistiek spelen een indrukwekkende rol in de internationale concurrentie. Daarom is het cruciaal dat wij geen koploper in de regels worden, maar samen optrekken met onze buurlanden. We lezen dat België de afgesproken implementatiedatum uit het memorandum of understanding niet haalt. Dat betekent dat Nederland straks eerder en strenger regels toepast dan de zuiderburen. Voor de binnenvaart en de zeevaart kan dat heel concreet leiden tot tanktoerisme en tot het wegvloeiën van bunkervolumes naar Antwerpen. Dat raakt niet alleen de grote havens, maar ook talloze bedrijven in de regio die van deze goederenstromen afhankelijk zijn.

Hetzelfde speelt bij het Europese emissiehandelssysteem voor gebouwgebonden emissies. Als Duitsland of België de binnenvaart buiten dit systeem houdt, betalen

Nederlandse schippers hogere lasten dan hun concurrenten net over de grens. Dat is funest voor het bedrijfsleven. Vandaar dat ik de volgende vragen aan de staatssecretaris heb. Hoe wordt concreet voorkomen dat Nederlandse bedrijven de rekening gaan betalen voor het feit dat België en Duitsland achterblijven? Welke mitigerende maatregelen liggen er klaar? En wat de zeevaart betreft: waarom kiest de staatssecretaris ervoor om Annex IX-B-brandstoffen, zoals frituurolie, in de zeevaart structureel uit te sluiten, terwijl de buurlanden hierdoor een concurrentievoordeel hebben? Het vergroot eveneens het risico op weglek. Hoe kijkt de staatssecretaris aan tegen de fraudegevoeligheid van deze brandstoffen?

Voorzitter. Ondernemers moeten kunnen vertrouwen op voorspelbare regels. Maar wat zien we? De concept-ministeriële regeling ter voorbereiding van de invoering van RED III verscheen pas 18 september. Dat is veel te laat. Bedrijven hebben nauwelijks de tijd gehad om zich organisatorisch, administratief en commercieel voor te bereiden. We spreken mkb'ers die nu al verdrinken in de verplichte rapportages, certificaten en administratieve lasten. BBB vindt dat de bedrijven hierdoor niet mogen omvallen. Daarom pleiten we voor een zachte landing in 2026. Dat betekent geen harde sancties in het eerste jaar, maar begeleiding en proportionaliteit. Bedrijven die hun best doen, moeten geholpen worden en niet worden gestraft omdat de ICT hapert of omdat certificeringen nog niet soepel lopen. Is de staatssecretaris bereid die zachte landing expliciet te garanderen?

Voorzitter. Een ander groot punt is de betaalbaarheid. In de beginjaren zullen hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong schaars zijn. We weten allemaal wat dat betekent: een krappe markt, oplopende prijzen en een rekening die terechtkomt bij transportbedrijven en het mkb. BBB mist een duidelijke analyse van de risico's van deze schaarste wat betreft de betaalbaarheid. Juist daarom kiest de BBB voor een geleidelijke groeiopgave.

Daarnaast zien we dat Nederland zichzelf onnodige beperkingen oplegt. De Europese richtlijn staat massabalans gewoon toe. Buurlanden, zoals Duitsland en Frankrijk, passen die toe, maar Nederland kiest ervoor om dit transport te blokkeren. Voor de BBB is dit echt onbegrijpelijk. Met één beleidsaanpassing kunnen in één klap 1.500 vrachtwagens op vloeibaar aardgas gaan rijden en 36 tankstations gaan vergroenen. Boeren kunnen bovendien een nieuw verdienmodel krijgen door mestvergisting en bio-Ing. Dat is cruciaal, dat is praktisch en dat past bij de regio's waar de BBB voor staat. Daarom heb ik de volgende vragen aan de staatssecretaris. Waarom kiest Nederland ervoor om een nationale kop op te leggen door de massabalans in transport te blokkeren? Is de staatssecretaris bereid om dit alsnog recht te zetten? Hoe denkt de staatssecretaris de zeevaart op bio-Ing te krijgen als de massabalans niet wordt ingevoerd?

Voorzitter. Dan nog even over waterstof als brandstof. We zien dat de raffinageroute om diesel te ontzwavelen helpt om de doelstelling voor hernieuwbare energie dichterbij te brengen. Vooral voor de transportsector is het echter cruciaal om ook direct-useroutes stevig op de kaart te zetten, om de benodigde kritische massa te krijgen en om deze route vlot te trekken. Wat de BBB betreft moet de implementatie van RED III een subdoel worden van 2 petajoule, om het directe gebruik van groene waterstof op land mogelijk te maken. Mijn vraag aan de staatssecretaris is: hoe wil hij het gebruik van groene waterstof stimuleren en het directe gebruik in de transportsector vlot trekken?

Voorzitter. Er zijn signalen dat er in de havenregio Amsterdam, Rotterdam en Antwerpen goedkope T1-bunkerleveringen van biobrandstoffen uit China plaatsvinden. Deze brandstoffen tellen mee voor de Europese doelstellingen, maar vallen niet onder de EU-invoerrechten en -handelsregels. Dat betekent dat buitenlandse producenten dubbel profiteren en zo worden Nederlandse en Europese producenten op een achterstand gezet. BBB vindt dit een oneerlijk speelveld. We moeten onze eigen boeren en producenten ondersteunen en niet de deur openzetten voor goedkope import die niet aan dezelfde productie-eisen voldoet. Erkent de staatssecretaris dat dit een ongelijk speelveld is? En welke maatregelen neemt hij om dit te stoppen?

Ten slotte, voorzitter. BBB steunt verduurzaming die werkt in de praktijk. Die verduurzaming moet voor iedereen haalbaar, draagbaar en betaalbaar zijn. Maar dit wetsvoorstel roept nogal wat vragen op over het gelijke speelveld met onze burens, over de uitvoerbaarheid, over de regeldruk voor bedrijven en over de betaalbaarheid voor de transporteurs en het mkb. Wij hopen dan ook dat de staatssecretaris hierover extra duidelijkheid kan geven.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik zie geen interrupties. O, er is toch een interruptie van mevrouw Van Groningen.

Mevrouw **Van Groningen** (VVD):

Misschien is dit meer een verhelderende vraag aan de heer Pierik. U heeft het over direct use. Dat steunen wij ook van harte. Wij denken dat en-en nodig is: de mobiliteitstransitie inzetten en daarnaast natuurlijk de raffinageroute blijven stimuleren. Dat is juist om echt een zwengel te geven aan waterstof. Maar als ik u goed beluister, dan hoor ik u zeggen: ik wil die 2 petajoule in het totaal hebben. Begrijp ik u zo goed? Of zegt u: nee, het mag er bovenop?

De heer **Pierik** (BBB):

Bedankt voor de vraag. Dat is ook een interessante vraag. We willen natuurlijk allemaal in de breedte de verduurzamingsslag maken, maar wij vinden de direct-useroute voor de mobiliteit echt cruciaal. Dat subdoel willen we echt op 2 petajoule stellen. Dat is natuurlijk onderdeel van ons overkoepelende doel.

Mevrouw **Van Groningen** (VVD):

Ik ben gewoon benieuwd of u er interesse in zou hebben om dat op het subtotaal te zetten. Ik denk dat het belangrijk is om te zorgen dat we de waterstoftransitie echt aanzwengelen. Daar hebben we die raffinageroute nu eens voor nodig. Sterker nog — en dat ga ik straks ook aan de staatssecretaris vragen — ik hoor uit de markt dat ze zelfs 11 tot 12 petajoule nodig hebben om substantiële verschillen te gaan realiseren. Dan zou ik het toch het mooiste vinden als we daarbovenop die mobiliteitstransitie vormgeven met direct use. Zou u er een voorstander van zijn om dat aan het totaal toe te voegen in plaats van ervan af te halen?

De heer **Pierik** (BBB):

Ja, nogmaals dank voor deze vraag. Wij gaan niet zo ver dat we er nog weer een extra

verplichting bovenop willen. We hebben vooral die waterstof nodig voor de verduurzaming in de mobiliteitssector. Die 2 petajoule vinden we dus cruciaal, maar die willen we er niet bovenop leggen.

De **voorzitter**:

Goed, dan is het woord aan de heer Boutkan.

De heer **Boutkan** (PVV):

Dank u, voorzitter. Laat ik vooraf even zeggen dat ik zeer verheugd ben dat ik ondertussen mijn mantra, zou ik bijna willen zeggen, "haalbaar, betaalbaar" terug hoor komen bij de BBB. Nu mist er alleen nog het "realistisch", maar misschien komt dat nog wel. Dat vooraf.

Voorzitter. Dit wetsvoorstel is weer een voorbeeld van een dictaat dat rechtstreeks uit de koker van Brussel komt. Nog erger, het komt uit de koker van Timmermans, met zijn groene overeenkomst. De richtlijn draagt het nummer 2023/2413, een nummer dat voor gewone Nederlanders niets betekent, maar wel enorme gevolgen heeft voor hun portemonnee. Het is geen Nederlandse wet. Het is weer Brussel dat ons voorschrijft hoeveel groene brandstoffen wij in onze tank moeten stoppen, met als gevolg weer een bureaucratisch gedrocht dat sectorspecifiek sturing gaat opleggen met allerlei verplichtingen.

Onze vragen aan de staatssecretaris: klopt het dat de sector aan het ministerie kenbaar heeft gemaakt dat er risico's zijn dat er een ongelijk speelveld ontstaat binnen Europa wanneer RED III niet gelijktijdig met onze buurlanden wordt geïmplementeerd? Zo ja, is er dan een noodremprocedure? De papieren Brusselse wereld zorgt ervoor dat de Nederlander meer gaat betalen aan de pomp, waardoor de Nederlandse transportondernemer op een achterstand wordt gezet ten opzichte van ondernemers die niet onder deze verplichtingen vallen. Is de staatssecretaris het met de PVV eens dat de handel in brandstoffen een mondiale handel is, waar dit voorstel geen rekening mee houdt?

Voorzitter. De industrie ziet geen brood meer in biobrandstoffen in de Rotterdamse haven. Eerst kondigde het Finse bedrijf UPM in mei dit jaar na evaluaties van commerciële en strategische onderzoeken aan om de bouw van een biofabriek met een capaciteit van 500.000 ton biobrandstof per jaar stop te zetten. Vervolgens schortte Exxon Mobile de investeringen op voor plasticrecycling in z'n Rotterdamse raffinaderij. Mitsubishi pauzeert de bouw van een fabriek in het havengebied.

Daarna volgde Shell met het stoppen van de bouw van een fabriek voor het maken van biobrandstof. Het had al 554 miljoen euro geïnvesteerd en houdt er nu zelfs rekening mee dat het verlies kan oplopen tot een miljard. Nu trekt BP ook de stekker uit zijn plannen voor een biobrandstoffenfabriek, terwijl het ook al een miljoen had geïnvesteerd in de voorbereiding. Niet alleen deze olie- en gasreus heeft gemeld dat het vanwege de hoge kosten in Nederland niet anders kan. Ook Shell en UPM wijzen naar de opgelopen kosten in Nederland. En dat lijstje is nog niet compleet. Je kan er zo nog vier, vijf bedrijven aan toevoegen uit de Rotterdamse haven.

Voorzitter. Als deze bedrijven al geen toekomst meer zien voor het produceren van biobrandstoffen ten behoeve van bijvoorbeeld de luchtvaart, is de vraag aan de

staatssecretaris: wie gaat hier dan wel brood in zien? De binnenlandse handel in brandstoffen aan de scheepvaart in zowel binnen- als zeevaart zal het slachtoffer worden van prijsverschillen die gaan optreden omdat het buitenland goedkoper kan leveren. Welke actie kunnen wij van de staatssecretaris verwachten als dit gaat spelen? Het rapport-Draghi sprak over de zelfvoorzienendheid van Europa, maar ondertussen zien wij dat hetzelfde Europa geen rekening houdt met de wereld om ons heen. Europa stort zich hiermee als lemmingen in de afgrond. Het invoeren van dit bureaucratisch gedrocht toont maar weer aan dat er niet mondiaal wordt gedacht. Wederom ontbreken de principes "haalbaar, betaalbaar en realistisch".

Voorzitter. Verduurzaming speelt een rol bij het implementeren van RED III, om een hoeveelheid groene brandstof toe te voegen aan fossiele brandstoffen of de laatste te vervangen.

De **voorzitter**:

Meneer Boutkan, mag ik u heel eventjes pauzeren? De heer Thijssen heeft een vraag aan u.

De heer **Thijssen** (GroenLinks-PvdA):

Ik heb ook allerlei kritische vragen over dit wetsvoorstel; daar zal ik zo wel op komen. Maar hoe betaalbaar is het eigenlijk als we de klimaatverandering haar gang laten gaan en de temperatuurstijging 4, 5 of 6 graden wordt in de wereld? Hoe betaalbaar is dat, vraag ik aan de heer Boutkan.

De heer **Boutkan** (PVV):

Daar kan ik heel kort over zijn: wij geloven niet in die klimaatpraatjes die ons zijn opgedrongen door Brussel.

De **voorzitter**:

Nog een vraag.

De heer **Thijssen** (GroenLinks-PvdA):

Nou ja, het is bijvoorbeeld het KNMI, het zijn onze eigen wetenschappers die zeggen dat klimaatverandering een heel erg groot probleem is. Het is ons eigen RIVM, waar onafhankelijke wetenschappers zeggen dat de gevolgen voor Nederland al enorm zullen zijn als de temperatuur met maar 1,5 graad stijgt. Betekent dat dus dat de PVV gewoon zegt: die wetenschap interesseert me niet en die negeren we even, omdat die niet in mijn verhaal past vandaag?

De heer **Boutkan** (PVV):

U zegt dat het niet past in mijn verhaal vandaag, maar dat verhaal hebben wij al langer volgehouden, net zoals wij zeggen dat er meer wetenschappers op de wereld zijn dan alleen maar het RIVM en het KNMI.

De heer **Thijssen** (GroenLinks-PvdA):

Ik concludeer dat de PVV geen boodschap heeft aan het wetenschappelijke inzicht van het overgrote deel van alle wetenschappers die er verstand van hebben; ik ben ook wetenschapper, maar ik heb geen verstand van klimaatwetenschap, dus ik laat mij informeren door wetenschappers die daar wel voor hebben doorgeleerd. Het overgrote deel van de klimaatwetenschap zegt: als we klimaatverandering niet op tijd stoppen,

staat de samenleving zoals wij die kennen op het spel. Dat is niet eens uit te drukken in: is het betaalbaar en realistisch? Dan hebben we gewoon een loeigroot probleem als samenleving. Het feit dat de PVV hier die wetenschappers even onder de bus gooit en daardoor een van de grootste uitdagingen van deze tijd negeert, is een schande voor dit parlement.

De voorzitter:

Had u nog een vraag? Nee. Dan kunt u verder, meneer Boutkan.

De heer Boutkan (PVV):

Ik wil eerst gewoon even antwoord geven, want ik word direct aangesproken hierop. Dit gaat dus niet van mijn tijd af.

De voorzitter:

Vanzelfsprekend, meneer Boutkan.

De heer Boutkan (PVV):

Daar ga ik even van uit. De heer Thijssen gebruikt grote woorden, "voor de bus gooien" en dergelijke. Dat zijn niet mijn woorden, maar zijn woorden. Jaren geleden hebben bepaalde wetenschappers al gezegd: als we zo doorgaan, valt in 2025 — eerder was het 2020 — de hemel op onze hoofden en zijn we allemaal verzopen, want dan staat de aarde onder water. Nou, dat is nog steeds niet gebeurd. Dan zeg ik daarbij: voorlopig zien wij dat als PVV ook nog niet gebeuren. Ik wil best verdergaan met dit spelletje met de heer Thijssen als u dat goed vindt, voorzitter.

De voorzitter:

Nee, meneer Boutkan. De heer Thijssen heeft nog een interruptie en dat is meteen zijn laatste.

De heer Thijssen (GroenLinks-PvdA):

"Een spelletje", "een spelletje". Ik heb het hier over het VN-panel van klimaatwetenschappers. Die komen elke vijf jaar, nadat zij alle klimaatwetenschap en al het onderzoek reviewen, tot hele harde conclusies en een grote, grote waarschuwing voor de mensheid. De secretaris-generaal van de Verenigde Naties zegt dat ook niet voor niks. Nu zegt u: er waren ook wetenschappers die zeiden dat in 2020 ... Wie dan? Wat zou er precies gebeuren in 2020? Wie haalt u nu precies aan? Waar is de wetenschap die je kunt checken, die andere wetenschappers kunnen checken? Waar is de peerreview? Kom op! U kunt het VN-klimaatpanel IPCC niet gelijkschakelen aan ... Ik weet niet eens waar het aan gelijkgeschakeld wordt. Ga eens wat serieuzer om met waarschuwingen van de knapste koppen van deze wereld, die zeggen: "Mensen, we hebben een probleem. Parlement, er is een probleem. Bescherm uw bevolking! Kom eens in actie." Zet die mensen niet weg omdat u ook iets heeft gehoord van "misschien wel een wetenschapper". Maar we zullen het nooit weten, want we weten eigenlijk niet waar u het over heeft.

De heer Boutkan (PVV):

Ik vind het prachtig wat de heer Thijssen hier allemaal loopt te roepen vanuit zijn GroenLinks-PvdA-koker, wat hij gedictieerd krijgt vanuit die groene overeenkomst en wat hij vervolgens opgelepeeld krijgt door anderen. Maar wij gaan daar niet in mee, meneer Thijssen. Ik moet u teleurstellen. Wij gaan niet mee met dat verhaal. Helaas pindakaas

voor u!

De **voorzitter**:

Was u klaar met uw betoog?

De heer **Boutkan** (PVV):

Mag ik verder, voorzitter?

De **voorzitter**:

Zeker.

De heer **Boutkan** (PVV):

Dank u wel, voorzitter.

Voorzitter. Ik was gebleven bij HVO, hydrobehandelde plantaardige olie. Het is duurder dan gewone diesel en daardoor economisch onrendabel voor de binnenvaart, laat staan voor de recreatievaart. Mijn vraag aan de staatssecretaris is: is deze opgedrongen vervanger haalbaar, betaalbaar en realistisch ten opzichte van de gangbare en goedkopere diesel?

Voorzitter, ik ga afronden. Er is meer dan Europa. De PVV wil betaalbare brandstof, minder regels en geen nationale kop. We willen dat Nederland weer zelf beslist over zijn energiebeleid in plaats van dat wij de marionet zijn van de Europese Unie. Wij maken ons druk over van alles en nog wat in de wereld, maar de problemen liggen hier om de hoek, in Nederland. Wat de PVV betreft zetten wij Nederland weer op één.

Ik dank u wel.

De **voorzitter**:

Dan is het woord aan mevrouw Van Groningen. Een maidenspeech vindt meestal plaats in de plenaire zaal, maar mevrouw Van Groningen is hier voor het eerst. Een WGO-maidenspeech: we maken er een bijzonder momentje van. Succes!

Mevrouw **Van Groningen** (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Het is een hele eer en ook fijn om hier vandaag te zijn, zeker omdat ik uit het Rotterdamse kom. Voor die omgeving zijn dit soort ontwikkelingen enorm belangrijk. In die zin spreek ik ook voor deze omgeving. Maar dat geldt natuurlijk voor heel Nederland.

Voorzitter. De VVD vindt het van groot belang dat Nederland zijn economie op één zet. Dat heb ik net al aangegeven. Dat betekent voor ons een gelijk speelveld met de landen om ons heen, het beschermen van onze eigen economie en het bieden van ruimte voor innovatie, zonder ondernemers te verstikken of ze met torenhoge kosten of een wirwar aan regels op te zadelen.

Voorzitter. Het vertalen van de Europese richtlijn in nationale wetgeving is een cruciale stap. De overgang van hernieuwbare brandstofeenheden naar emissiereductie-eenheden vraagt forse investeringen van de transportsector op de weg en via het water. Bedrijven zullen logischerwijs altijd een kosten-batenanalyse maken en zich afvragen of de return on investment de moeite waard is. Laten we eerlijk zijn: transport houdt niet op

bij de grens. Als wij een top zetten op Europese regels, ontstaat het risico van nadelige effecten, zoals tanktoerisme. Denk aan binnenvaartschippers die in België of Duitsland gaan bunkeren omdat het daar goedkoper is. Dat is precies wat de VVD niet wil. De binnenvaart staat al fors onder druk. Denk aan grote investeringen, belemmeringen door onderhoud aan sluizen en bruggen, en wisselende waterstanden. En dan heb ik het nog niet eens over de personeelstekorten. Tegelijkertijd is deze sector van groot belang voor onze economie. Eén binnenvaartschip vervangt ongeveer 120 vrachtwagens. We moeten voorkomen dat Nederland zich uit de markt priijst.

Zoals ik al zei: voor de VVD staat de economie voorop. Ik deel de zorgen die net zijn geschetst over de bedrijven die de Rotterdamse haven verlaten. We moeten niet achteloos omgaan met wetgeving die een grote impact heeft op onze industrie en ondernemers. In eerdere overleggen zijn wij hier ook altijd kritisch op geweest. Daarom richten wij ons vandaag op drie onderwerpen: het gelijke speelveld, het langetermijnperspectief en innovatie, en de regeldruk.

Laat ik starten met het gelijke speelveld. Voor ons is het cruciaal dat Nederland niet te ver op de troepen vooruitloopt. Er zijn al prijsverschillen met de ons omringende landen, bijvoorbeeld voor fossiele brandstoffen en bio-lng. Dat gat moeten we verkleinen en niet vergroten. Daarom brengen wij enkele punten in om het speelveld juist gelijker te maken. Laat ik starten met de correctiefactor. Deze is mede naar aanleiding van de motie van het CDA op 1 gesteld. Dat staat echter niet in de nieuwe wetgeving, terwijl we juist nu bedrijven zekerheid moeten bieden om investeringen voor de transitie los te trekken. Daarom dienen we vandaag een voorbereid amendement in om dit tot 2030 vast te leggen op 1, waarna we uiteraard moeten bekijken wat nodig is. We horen graag van de staatssecretaris of hij welwillend is om de wetgeving in 2030 te evalueren en om daarin ook de correctiefactor mee te nemen. Daarnaast willen we helder krijgen hoe wordt omgegaan met waterstof als blijkt dat er onvoldoende beschikbaar is. Komt er bijvoorbeeld een overgangsregeling?

Voor het gelijke speelveld in Europa moet het gelijkheidsbeginsel wat ons betreft centraal staan. RED III biedt expliciet ruimte via artikel 30, lid 1. De Europese Commissie heeft bevestigd dat lng-terminals als invoerpunt binnen de massabalans kunnen gelden. Dan heb ik het over het interconnected systeem; artikel 18. Landen als Duitsland, Frankrijk en Spanje passen dit ook al toe. Dan heb ik het over bio-lng, dames en heren. Waarom zouden wij het in Nederland nou moeilijker maken? Wat de VVD betreft moeten we niet altijd het beste jongetje van de klas zijn en moeten we kiezen voor onze ondernemers en voor innovatie in ons eigen land. Wij als VVD zien hier kansen liggen. Ons gasnet is gecertificeerd en geschikt voor lng. Daarom wil ik graag van de staatssecretaris horen of hij kan bevestigen dat een gelijk speelveld binnen Europa van groot belang is voor een eerlijke concurrentiepositie van Nederlandse bedrijven. In Duitsland is het al mogelijk om bio-lng via de massabalanssystematiek toe te passen. Zou de staatssecretaris bereid zijn om te verkennen of een vergelijkbare toepassing ook in Nederland mogelijk is en daarbij willen onderzoeken welke belemmeringen er momenteel nog bestaan?

Voorzitter. Focus op lange termijn en innovatie. De transitie vraagt om grote investeringen en een lange adem. Ondernemers moeten kunnen rekenen op een betrouwbare overheid. Geen jaarlijks wisselend beleid, wel duidelijke kaders en investeringsbeslissingen voor ruimte en innovatie. Onze buurlanden bieden sectoren

vaak meer zekerheid. De VVD wil investeringszekerheid tot ten minste 2035. Dat brengt rust en ruimte voor innovatie én draagt wederom bij aan dat gelijke speelveld. Heeft de staatssecretaris in beeld welke investeringshorizon de ons omringende landen aan hun ondernemers bieden?

Voorzitter. Laten we eerlijk zijn: Nederland is hartstikke sterk in innovatie en ondernemerschap. Onze havens spelen daarin een sleutelrol, zoals de waterstofhavens Den Helder, Rotterdam en Amsterdam. En wat te denken van de Rotterdamse haven? Dat is de grootste bunkerhaven van Europa en behoort tot de top drie bunkerhavens van de wereld. Deze unieke posities moeten we behouden en verder uitbouwen. Daarom moet er ruimte zijn voor diverse soorten betaalbare brandstoffen voor zowel directe toepassing als raffinage. Momenteel gaan we uit van die 5,6 petajoule waar we het net over hadden. De VVD vindt dat een subdoel voor directe inzet van hernieuwbare waterstof echt nodig is, zodat investeringen in waterstofvrachtwagens en -tankinfrastructuur van de grond gaan komen. Wij zouden dan wel graag zien dat wij dit ophogen op het totaal. Zou de staatssecretaris willen uitzoeken hoeveel er nu precies nodig is voor direct use en dit beschikbaar stellen boven op het totale target?

Wat de VVD betreft gaat Nederland investeringen aantrekken en hier die groene groei realiseren. We hebben van diverse kanten vernomen dat als we de waterstofsector willen stimuleren, het totaal van 5,6 petajoule niet voldoende is. Daarom zou ik graag willen weten waarom we hebben gekozen voor die 5,6 petajoule en met welke actoren dit is vastgesteld. Is de staatssecretaris bekend met de signalen uit de sector dat er 11 tot 12 petajoule nodig is om echt meters te maken met die waterstoftransitie? Staat hij open voor herziening als blijkt dat dit beter is voor onze economie en de innovatie?

Naast bescherming van onze industrie, die essentieel is, vind ik dat we ook eerlijk moeten zijn over met wie we concurreren, namelijk met landen die goedkopere en minder duurzame grondstoffen aanbieden. Denk aan de Verenigde Staten en China. Dan is het echt vechten tegen de bierkaai. Voor de VVD geldt: Nederland first, ondernemers first. Daarom hebben we een amendement voorbereid om bio-ethanol een kans te geven en minder goede varianten van buiten de EU niet langer toe te staan voor de reductievoorwaarden.

Dan wil ik vanuit innovatielangetermijnperspectief toch nog even stilstaan bij de zeevaart, want deze sector is echt het moeilijkst te verduurzamen. Als je ziet hoe moeilijk het voor ze is en bedenkt dat alleen maar elektrificatie niet werkt ... U zou immers ook niet willen dat u midden op de oceaan stilligt met een lege batterij. Een breed palet aan grondstoffen is dus gewoon noodzakelijk. De Annex IX-B-grondstoffen zijn betaalbaar, beschikbaar en nu al toegestaan voor zowel het wegverkeer als de binnenvaart. In de Europese FuelEU Maritiemverordening uit 2023 zijn ze al opgenomen, terwijl de zeevaart in RED III wordt uitgezonderd. Om eerlijk te zijn: dat leidt echt tot onduidelijkheid en mogelijk weer een ongelijk speelveld. Daarom vragen we de staatssecretaris of hij bereid is om op Europees niveau te verkennen waarom voor deze uitzonderingspositie gekozen is en of er ruimte bestaat om de Annex IX-B-grondstoffen voor de zeevaart te verruimen.

Voorzitter. Ik ga tot slot naar de regeldruk, want Europese lictijden zijn bindend, maar we hoeven ze als Nederland niet nog complexer te maken. Ondernemers moeten gewoon weten waar ze aan toe zijn. Een betrouwbare overheid betekent dus ook: geen onnodige

regels, geen dubbele administratie en ook geen extra kosten. De ATR heeft de regeldruk in kaart gebracht; dat hebben we ook kunnen lezen. Maar wat gaan we nou concreet doen om dit echt te voorkomen? Weten we hoe omringende landen dit gaan doen? Hoe zorgen we dat onze recent aangenomen motie van de VVD om de regeldruk te verminderen ook wordt toegepast bij de implementatie van RED III? Wat doen we nou als blijkt dat de regels toch te complex of te duur zijn en als investeringen daardoor wegvloeien naar het buitenland?

Voorzitter. De VVD blijft echt kritisch op die hoge uitvoeringslasten voor mkb-ondernemers. Daarom hebben we nog een paar korte vragen. Is de drempelwaarde echt voldoende? Hoe doen we het als België pas in 2027 gaat starten met de implementatie en Duitsland wellicht nog later? Duitsland gaat immers pas in oktober met deze ronde starten. Hoe gaan we onze ondernemers dan beschermen voor dat ongelijke speelveld? Komt er dan bijvoorbeeld een overgangsregeling?

Voorzitter. We hebben een aantal keren gevraagd naar de Unie-databank. Wat ons betreft is het echt belangrijk dat die er komt. Wat is de tijdslijn hiervoor en wat doen we als dit te lang op zich laat wachten? Op welke manier willen we onze ondernemers dan nog helpen?

Echt afrondend, voorzitter. De VVD kiest voor een gelijk speelveld, een betrouwbare overheid met een duidelijke investeringshorizon en natuurlijk werkbare regels, want wij willen innovatie stimuleren, de positie van onze havens en de binnenvaart beschermen en voorkomen dat Nederland zich uit de markt priijst.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel, mevrouw Van Groningen. Ik weet zeker dat mensen heel graag zouden willen interrumpen bij zo'n mooie eerste bijdrage, maar ik zie dat niet.

De heer **Boutkan** (PVV):

Ik zou bijna willen zeggen dat ik niet durf.

De **voorzitter**:

Nou, die mag u in uw zak steken. Het woord is aan de heer Thijssen.

De heer **Thijssen** (GroenLinks-PvdA):

Dank, voorzitter. Complimenten aan mevrouw Van Groningen, want dit is niet het makkelijkste onderwerp om even een maidenspeech te doen, maar u heeft dat met vlag en wimpel gedaan.

Voor een snelle transitie naar een circulaire economie en een klimaatneutrale energievoorziening kunnen we weinig middelen onbenut laten. De nood is hoog, de tijd is op en de klimaatcrisis is inmiddels bijna onafwendbaar; gelukkig zijn we het daar bijna allemaal over eens. Dat maakt ook dat we zorgvuldig moeten zijn in waar we in investeren: welke transitiepaden leiden uiteindelijk tot oplossingen voor de lange termijn en welke oplossingsrichtingen leiden de aandacht vooral af van wat er echt moet gebeuren omdat het daarbij gaat om investeringen die kleine stapjes zetten maar nieuwe lock-ins creëren en de echte omschakeling vertragen in plaats van versnellen?

Mijn fractie is altijd kritisch geweest op biobrandstoffen, niet afwijzend maar wel kritisch. Dat zit in drie punten die ik even wil toelichten en waarop ik hopelijk een reactie van de staatssecretaris ga krijgen. Eén: veel biobrandstoffen doen meer kwaad dan goed. Ontbossing, natuurvernietiging, een grotere klimaatschade dan wat zij oplossen, concurrentie met voedselgewassen en fraude. Dat is de reden waarom we in Nederland de hoogste duurzaamheidseisen stellen aan de hierbij genoemde brandstoffen. Ook dat leidt tot fraude en vrijwel zeker tot meer fraude als we niet méér bijmenging eisen, terwijl de beschikbaarheid niet toeneemt. Ik wil dat we er echt voor waken dat we water bij de wijn doen qua duurzaamheidseisen. Ik houd mijn hart vast als ik kijk naar bijvoorbeeld de schriftelijke inbreng van de VVD en haar pleidooi voor het gebruik van feed- en foodstocks en ILUC, Indirect Land Use Change, die toch kan leiden tot meer ontbossing — ik wilde de afkorting noemen, maar die is natuurlijk nog steeds in het Engels — zodat de prijs aan de pomp niet stijgt. Als dat straks de lijn wordt, maken we alles erger. Dan jagen we ontbossing aan. Dan wordt voedsel onbetaalbaar voor miljoenen mensen en dan wordt de klimaatverandering erger. Kan de staatssecretaris mij garanderen dat we minimaal de hoogste eisen blijven hanteren?

Twee: de hoeveelheid beschikbare duurzame biobrandstoffen is beperkt en eindig. Zeker als we de huidige bronnen beschouwen, zoals oud frituurvet uit China, dan kopen we eigenlijk alles al. We gaan met deze wet de vraag verder stimuleren, maar de productie van brandstoffen uit afval en reststoffen is amper schaalbaar naar het niveau dat we nu gaan eisen. Hoe gaat de staatssecretaris ervoor zorgen dat de productie van onbedenkelijke alternatieve brandstoffen de vraag gaat bijhouden die we met dit wetsvoorstel creëren? Hieraan gekoppeld: hoe gaat de staatssecretaris ervoor zorgen dat de vraag, die amper gedekt kan worden, niet leidt tot fraude? Want daar hebben we nu al heel veel last van. Meer import, minder toezicht, en onze eigen diensten zeggen nu al dat ze meestal geen idee hebben van wat er deugt en wat niet.

Ten derde. Biobrandstof in de tank doet niets voor de transitie naar energievrij verkeer. Sterker nog, het kan ertoe leiden dat elektrificatie en innovatie vertragen. Het houdt de bestaande energienetwerken en marktdominantie in stand. Het is niet alleen voor het klimaat dat we af willen van verbrandingsmotoren; ook voor fijnstof en stikstof moeten we toe naar emissieloos vervoer of elektrisch vervoer. Nu geeft dit wetsvoorstel ook ruimte voor het stimuleren van elektrificatie. Dat is voor ons echt voordelig, want dat is immers écht een transitiepad naar een klimaatneutrale samenleving. Maar is de staatssecretaris bereid om met belendend beleid erop te sturen dat we de zeer schaarse duurzame biobrandstoffen vooral daar inzetten waar elektrificatie vooralsnog geen optie is, zoals scheepvaart en luchtvaart, zo vraag ik de staatssecretaris, en dat we dus voor het wegverkeer niet met groen gekleurde aflaten werken die niet bijdragen aan het einde van fossiel, maar dat we zo gaan normeren dat het hele wagenpark zo snel mogelijk elektrisch wordt?

Voorzitter. Dat zijn mijn drie grote bezwaren. Maar we zien ook kansen, en de noodzaak voor de korte termijn, maar ook daar helaas wel risico's en zorgen. We hebben nog steeds geen goed antwoord voor luchtvaart en scheepvaart. Daar komen aparte doelen voor, ik weet het. Maar dit kunnen we niet los zien van wat we vandaag doen, want het gaat veelal om dezelfde sector die deze brandstoffen moet leveren uit veelal dezelfde grondstoffen met dezelfde problemen. Mijn fractie vindt dat we de beschikbare grondstoffen voor duurzame brandstoffen zo veel mogelijk moeten reserveren voor

lucht- en scheepvaart, want commercieel vliegen op een accu gaat waarschijnlijk nooit van de grond komen. Ik hoor al 25 jaar verhalen over biokerosine. De hele Sahara zou dan vol moeten liggen met algenfabrieken, als je destijds naar de groene praatjes van KLM had geluisterd. Niets van terechtgekomen. Reders hebben schepen gekocht die op het duurdere lng kunnen varen, met de belofte dat ze binnenkort overal bio-lng kunnen bunkeren. Maar dat valt nog vies tegen. En de vooruitzichten zijn niet erg rooskleurig, laat staan groen, want afgelopen weken is de ene na de andere biobrandstoffabriek in aanbouw ermee gestopt. Collega's zeiden het al: Shell, BP, ze zeggen het gewoon. Ze hebben bewust gekozen voor kortetermijnaandeelhouderswinsten in plaats van voor de transitie naar een duurzame toekomst, inclusief een mogelijke toekomst voor hun bedrijven. "Weg ermee! Nu alles opmaken, en na ons de zondvloed" — letterlijk. Natuurlijk zijn het risico-investeringen. Miljarden investeren in een transitiebrandstof, terwijl je met een beetje goede lobby en klimaatontkenners in de regering ook gewoon kunt blijven doen waar je rijk mee bent geworden ...

Daar zit volgens mij een hele grote zwakte in ons klimaatbeleid: alsmaar zwalken, doelen afzwakken en vooruitschuiven. De middenpartijen, zoals het CDA, strubbelen mee. Gematigd rechts, zoals de VVD, strubbelt tegen. En hun extreemrechtse vrienden zijn vol in verzet. Waar moet je dan als bedrijf je investeringen op afstemmen? Ik wil de staatssecretaris dan ook vragen om dat extra tussendoel voor 2040. We hebben een doel voor 2030. Dat had wat ons betreft ambitieuzer gemogen, maar er is weinig tijd meer. Daarom zou het dus goed zijn als we voor 2040 een ambitieus doel formuleren. Dat sluit beter aan bij investeringsplannen en ambities in het buitenland. De VVD heeft vaak geroepen dat we de transitie wel allemaal moeten kunnen meemaken. Dat is natuurlijk niet zo. De voorlopers, de innovators, de investeerders en de visionairs, voor hen is de toekomst. De achterblijvers, die blijven achter. Dat hoort zo in een transitie, zeker in een technology shift. Maar wat we nu zien, is dat de voorlopers massaal in de problemen komen en aandeelhouders van de achterblijvers worden beloond, vooral omdat de overheid niet of onvoldoende doorzet en sluiproutes opzet. Een van die sluiproutes die de transitie ondermijnen, is het gesjoemel met garanties van oorsprong via de lng-terminals. Als op papier groengewassen fossiel lng goedkoper is dan daadwerkelijk in Nederland geproduceerd groen gas, dan ondermijnen we de markt voor bedrijven die wél geïnvesteerd hebben in die productie. Daar komt bij dat fossiel lng dat we importeren, vaak afkomstig is van fracking en schaliegas, en daarmee door lekkage een veel grotere CO₂-voetafdruk heeft. Die extra, niet geregistreerde CO₂-uitstoot wordt witgewassen. Ik zou graag van de staatssecretaris de garantie krijgen dat we dit gaan voorkomen. Geen schaliegas witwassen en niet de productie van het veel schonere biogas uit reststromen van onze landbouw ondermijnen.

Dan geeft de wet verschillende aandelen hernieuwbare energie voor de verschillende sectoren, wegverkeer en scheepvaart, met luchtvaart apart. Uit de beantwoording maak ik op dat de sectorspecifieke doelen zijn gebaseerd op wat men haalbaar acht, en op wat het buitenland doet. Dat klinkt redelijk, maar dat vind ik wel nogal vaag. Zoals ik in het begin stelde, willen wij graag een voertuigtransitie en de schaarse, beschikbare biobrandstoffen zo veel mogelijk reserveren voor de sectoren die nog niet kunnen elektrificeren. Dat kunnen we dus grotendeels regelen met die verdeelsleutel: het wegverkeer zo snel mogelijk elektrisch en bio bijmengen voor lucht- en scheepvaart. Ik vraag de staatssecretaris: gaan we dat bereiken met die verdeelsleutel en kunnen we die verdeelsleutel aanpassen als daar aanleiding voor is?

Ten slotte wil ik nog even terugkomen op de andere punten waarmee ik begon. Leidt de implementatie van de RED III daadwerkelijk tot de transitie naar emissievrij? Lopen we geen vertraging op in de vehicle shift naar emissievrij in plaats van verbrandingsmotoren, of is het vooral levensduurverlenging voor de fossiele sector doordat we hun markt overend houden? En gaat het lukken om fraude met biobrandstoffen en grondstoffen effectief te bestrijden? Gaat de staatssecretaris hier voldoende middelen voor vrijmaken? Gaat het lukken dit ook Europees te coördineren? Worden klokkenluiders voldoende beschermd en zijn inspecties on-site verplicht, hier en in productielanden?

Ik ben benieuwd naar de beantwoording. Dank, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank. U heeft een aantal interrupties. De heer Pierik was net eerst.

De heer **Pierik** (BBB):

Het is goed om van de heer Thijssen te horen dat hij in wil zetten op een breed scala van energiebronnen, om het zo eens te noemen. Toch ligt de focus wel heel erg op elektrisch. Ik zou eigenlijk zijn reflectie willen hebben als het gaat om de inzet van bio-Ing en waterstof. Ziet hij dat ook als een serieuze stap om verder te verduurzamen?

De heer **Thijssen** (GroenLinks-PvdA):

Nou ja, dat heb ik geprobeerd duidelijk te maken: dat kan. Maar dan moet je wel heel erg voorzichtig zijn waar je de bio-Ing vandaan haalt, want we zien wereldwijd ieder jaar weer heel erg veel bos verdwijnen. De aarde wordt steeds minder groen en als we nu nog meer druk op het bos leggen, dan kan dat leiden tot nog meer ontbossing. Terwijl het in theorie natuurlijk ook zo kan zijn dat bio-Ing wel degelijk klimaatneutraal is en dat het een goede bron is om in te zetten in je systeem. Vandaar dus ook de vraag. We hebben de strengste duurzaamheidscriteria nodig. We moeten daar heel erg goed op handhaven en controleren dat het ook echt goed gaat. Als we die brandstof dan hebben, superwaardevol spul, dan moeten we die inzetten waar we echt niks anders kunnen doen. Eerlijk gezegd is het wel duidelijk dat we het personenvervoer het allerbeste elektrisch kunnen doen. We kunnen windmolens op de Noordzee bouwen en op die manier dat vervoer op een duurzame manier regelen. Dus ja, er zijn kansen, maar zoals ik in mijn inbreng aangaf ook heel grote zorgen. Dit moeten we heel secuur doen met elkaar.

Mevrouw **Van Groningen** (VVD):

Ik voelde me aangesproken, want u zei: de VVD stribbelt tegen. U verwijt het ons dat wij die innovatie eigenlijk frustreren, als ik het zo mag afpellen. U heeft het eigenlijk steeds over de bedrijven die hun zakken vullen en die niet doorzetten. U spreekt ze aan op het feit dat het niet snel genoeg gaat. Als ik eerlijk ben: PvdA-GroenLinks wil altijd overal toppen op zetten, vindt de CO₂-taks goed, of het nou op vliegen of rijden is. Ik ben dan toch benieuwd. Wij als VVD zeggen: wij willen deze bedrijven juist zekerheid bieden, want we weten ook allemaal dat het juist de grote bedrijven zijn die innovatie versnelling kunnen geven en die er ook voor zorgen dat start-ups en scale-ups uiteindelijk een goede plek krijgen. Mijn vraag is dan: durft u deze bedrijven dan ook echt een horizon te bieden en stabiel beleid aan te bieden, dus niet steeds wisselende wet- en regelgeving, en dus ook niet de strengste duurzaamheidscriteria, juist om te zorgen dat innovatie van de grond komt?

De heer **Thijssen** (GroenLinks-PvdA):

Ik dacht bijna: we worden het hier eens met elkaar ... Maar dat betekent dus wel wat voor die duurzaamheidscriteria waarvan mevrouw Van Groningen zegt: moet dat nou niet een tandje minder? Nee, dat moet je dus niet doen. Want als je die duurzaamheidscriteria laat gaan, dan zul je zien dat die ontbossing nog meer wordt aangejaagd. En je doet dit bij bedrijven om klimaatverandering te stoppen, maar dan ga je het alleen maar erger maken. Dus die strengste criteria, met supergoed toezicht en supergoede fraudebestrijding, zijn essentieel.

De **voorzitter**:

Dank, meneer Thijssen. Dit is het einde van de eerste termijn van de Kamer. Of heeft u nog een vraag, meneer Boutkan?

De heer **Boutkan** (PVV):

Nou, mijn collega Van Groningen vroeg of ze nog een interruptie heeft.

De **voorzitter**:

Helaas, mevrouw Van Groningen, u bent door uw interrupties heen. Maar de heer Boutkan heeft zelf nog een interruptie, begrijp ik.

De heer **Boutkan** (PVV):

De laatste, dacht ik.

De **voorzitter**:

Nou, u heeft er nog twee.

De heer **Boutkan** (PVV):

O, nog twee zelfs! Dank u wel, voorzitter.

Ik hoorde de heer Thijssen van GroenLinks-Partij van de Arbeid zeggen: de grote snellegeldverdieners stoppen nu stuk voor stuk, want de winsten waren weg. Dat soort dingen zei hij. Maar volgens de vakbonden zijn daardoor wel duizenden banen verdwenen. En waarom stoppen die bedrijven? Onder andere door die dure energie, de oplopende kosten en dan ook nog die stikstofstop. En dan hoor ik de heer Thijssen praten over dat we moeten elektrificeren en dergelijke, maar we hebben gewoon een hele hoge energiebelasting in dit land. Daarvoor zijn er dan weer allerlei lapmiddelen, maar ondertussen investeren die grote jongens in het buitenland. Ze gaan nota bene om de hoek, in Duitsland, investeren. Dus hoe gaat de heer Thijssen van GroenLinks-Partij van de Arbeid nu aan al die duizenden werknemers — ze zijn nog wel lid van een vakbond, al is de vraag: hoelang nog? — uitleggen dat ze hun baan zijn verloren omdat er door die oneerlijke concurrentie gewoon geen groei meer in dit land zit?

De heer **Thijssen** (GroenLinks-PvdA):

Ehm ... Kijk, we proberen hier een klimaatprobleem, waarvan u gelooft dat het niet bestaat, op te lossen. Daarbij zijn er experts die zeggen: pas op, want als je dit niet op de juiste manier doet, dan zorgt het voor ontbossing, voor meer CO₂-vervuiling, voor meer klimaatverandering. Daar hebben we dus een gesprek over: hoe doen we dat nou op een goeie manier?

Uiteraard is het zo dat we vervolgens bedrijven nodig hebben om te doen wat wij hier bedenken, want bedrijven zijn cruciaal om windmolens te bouwen of om biobrandstoffen te produceren of om elektrische voertuigen te maken. Daar werken ook heel erg veel mensen. Dus als bedrijven hier inderdaad dichtgaan, dan ligt het er wat mij betreft aan wat voor bedrijven dat zijn. Als dat bedrijven zijn die alleen maar bezig zijn met het nog een tijdje in de benen houden van de fossiele economie, dan denk ik: tja, dan heb je toch ergens de memo gemist dat we bezig zijn om een groene economie te maken. En ondertussen moeten we die groene bedrijven, die dit heel erg graag willen, natuurlijk helpen en proberen te laten groeien.

Het punt is een klein beetje dat de werknemers die daar werken tussen wal en schip komen te zitten, want die bepalen niet de koers van het bedrijf, maar die doen wel gewoon hun stinkende best om een boterham te verdienen en hun gezin te onderhouden. Dus als die werken bij een bedrijf dat de boot mist, dan vind ik dat er een werkgarantiefonds moet zijn om te zorgen dat die mensen met behoud van inkomen van een fossiele baan naar een groene baan kunnen gaan. Dat is volgens mij hoe we ervoor kunnen gaan zorgen dat we van de fossiele, lineaire economie die we nu zijn naar een duurzame, circulaire economie gaan. Ik hoop dat alle bedrijven die slag kunnen meemaken, maar er zullen ook bedrijven zijn die dat niet gaan halen. Daarvoor moet je dan zorgen dat er een werkgarantiefonds is, zodat we in ieder geval die werknemers, die we zo keihard nodig hebben in Nederland, want we hebben daar een tekort aan, meenemen en zorgen dat die een groene baan krijgen.

De voorzitter:

De volgende interruptie van de heer Boutkan.

De heer Boutkan (PVV):

Ik concludeer dat de heer Thijssen wel een héél lang antwoord nodig had op die simpele vraag over de werknemers. Maar sommige van die bedrijven die hun deuren gesloten hebben, waren nota bene bezig met biobrandstoffen. Die waren ook niet alleen maar bezig met het beschermen van hun eigen toko. Nee, die hadden een visie neergelegd richting de toekomst. Ze zagen die voor zichzelf in de Rotterdamse haven, om daar te kunnen groeien. Natuurlijk moet je als je een bedrijf runt, ook geld kunnen verdienen. Daar is niks mis mee; het hoort bij het bedrijfsleven om ook geld te verdienen en dat te investeren. U was nog niet binnen toen ik dat rijtje bedrijven opnoemde. Er is namelijk een hele rij van bedrijven in die Rotterdamse haven omgevallen omdat zij die toekomst niet hebben.

Maar ik vond het wel interessant, want u had het elke keer over die bossen die we dan steeds meer te gronde zouden zien gaan. Maar diezelfde bossen zijn door Brussel eens "groene energie" genoemd, om dat vervolgens in de biomassacentrales te douwen. Hoe kijkt GroenLinks-Partij van de Arbeid nu naar het daarin douwen van die hele bossen?

De heer Thijssen (GroenLinks-PvdA):

Dat vinden wij een ontzettend slecht idee. Je moet geen hele bomen in een biomassacentrale stoppen, dus daar zijn we het snel over eens. Ik vind ook dat bedrijven die investeren in die groene toekomst langjarige zekerheid moeten krijgen. Ik heb daarom gevraagd of er geen doel moet komen voor 2040. Volgens mij zijn dat de bedrijven die superbelangrijk zijn in Nederland om die groene toekomst ook echt te bouwen. Dus als u een pleidooi heeft gehouden voor bedrijven die investeren in de

toekomst die we nodig hebben, dan sta ik aan uw zijde om te zorgen dat die bedrijven het kunnen halen. Als ze het niet halen, dan maak ik me daar ook hele grote zorgen over. Ik was toevallig vorige week vrijdag bij een bedrijf dat de monopolen voor windmolens op zee bouwt. Zij maken zich heel veel zorgen over het feit dat er nu vertraging zit in de uitrol van wind op zee. Zij komen dan toch wel in een hele nijpende situatie, terwijl er duizend mensen werken. Dat is superzorgelijk, want mensen hebben daar een mooie baan én het is precies wat we nodig hebben voor een duurzame toekomst.

De voorzitter:

Goed, dan kijk ik nog een keer rond. De interrupties zijn op en dit was dan de eerste termijn van de Kamer. Dat betekent dat we nu even gaan schorsen. Ik begrijp dat een enkeling ook nog even moet eten. Ik wil een halfuur schorsen en dat is dus tot 20.05 uur. Ik zie u dan graag terug.

De vergadering wordt van 19.35 uur tot 20.05 uur geschorst.

De voorzitter:

Goedenavond allemaal. We zijn weer terug in onze commissiezaal voor het wetgevingsoverleg. De staatssecretaris is aan het werk geweest met zijn antwoorden. Hij gaat allerlei antwoorden geven op de vragen die gesteld zijn. Misschien kan de staatssecretaris aangeven op welke wijze hij dat wil doen. Ik wil toestaan dat de Kamerleden vier interrupties kunnen plegen met vragen of opmerkingen aan de staatssecretaris. We doen dat na ieder blokje, want deze staatssecretaris kennende antwoordt hij in blokjes. Daarna kunnen de vragen worden gesteld. Aan u het woord, staatssecretaris.

Staatssecretaris Aartsen:

Dank, voorzitter. Ik begin met een inleiding van anderhalf uur! Daarna ga ik iets zeggen over de modaliteiten en het gelijke speelveld.

De voorzitter:

Zou u de inleiding iets korter willen doen?

Staatssecretaris Aartsen:

Ik zal mijn best doen, voorzitter. Daarna zal ik iets zeggen over investeringszekerheid en de systeemwijzigingen. Dan komt een blokje over fraudebestrijding. Ik eindig met het kopje "overig". Daarna zal ik gelijk de twee amendementen die zijn ingediend appreciëren.

Dank en uiteraard proficiat voor mevrouw Van Groningen met haar maidenspeech bij haar WGO-bijdrage. Het is goed om hier vandaag te zijn. Ik mag de komende week nog vier keer in de Kamer zijn, voordat de Kamer met reces gaat. Ik vind dit nu al het leukste en meest inhoudelijke Kamerdebat. Ik vrees dat we toch heel veel verkiezingspraat zullen gaan krijgen in de rest van de week, zeg ik maar even met al mijn eigen Kamervaring. Het is daarom goed dat we vandaag oprecht over een heel inhoudelijk onderwerp spreken met elkaar. Het is van belang voor Nederland en voor de transitie die we gaan maken als land. De heer Pierik zei het ook heel mooi: van fossiel gebruik gaan we stapje voor stapje robuust en beheerst een kant op waar de toekomst van de Nederlandse economie ligt. Dat is schoon, groen en onafhankelijk als het gaat om

energie. Daar zal de Nederlandse economie het van moeten hebben de komende tijd. We kunnen er dan ook, als het goed is, een goede en dikbelegde boterham mee verdienen. De voorgestelde wet- en regelgeving zorgt dus niet alleen voor minder CO₂-uitstoot in de mobiliteit. Ik benadruk dat nog maar eens, als het gaat over de klimaatuitdagingen. Het draagt voor 50% bij aan onze doelstellingen richting 2030. Ik denk dat het belangrijk is om dat goed te realiseren. Het gaat er ook voor zorgen dat we de transitie stapje voor stapje met elkaar kunnen maken. We zorgen ervoor dat er vraag wordt gecreëerd. Ik denk dat dat belangrijk is als het gaat om ons investeringsklimaat.

Ik vind ook de systematiek die we samen met Brussel in de wet hebben weten te krijgen belangrijk. Door nu de productie van hernieuwbare brandstoffen in de wegsector op te bouwen zorg je ervoor dat de wegsector zijn bijdrage aan de CO₂-doelstellingen levert. Dat is ingewikkeld voor een hele hoop mensen die niet het budget hebben voor een elektrische auto en die deze stap niet zomaar kunnen zetten. Hiermee zorg je ervoor dat je toch de CO₂-reductie weet te behalen. Terwijl we dat doen, bouwen we vraag en capaciteit op voor zaken die daarna komen, waarvoor het echt een stuk ingewikkelder is om ze zomaar even op stroom te zetten. Mevrouw Van Groningen zei dat ook. Je hebt het dan over de luchtvaart, de scheepvaart, de binnenvaart en ook bepaalde typen chemie. We moeten ervoor zorgen dat we die beweging echt maken. Dit wetsvoorstel draagt daaraan bij.

Biobrandstoffen en ook groene waterstof zijn uiteindelijk bedoeld als transitiebeweging. Die transitie kan natuurlijk een tijdje duren, helemaal als het gaat om sectoren en modaliteiten die moeilijk om te zetten zijn. Dit is een heel geschikt instrument om dat toch mogelijk te maken, zonder dat men daar te veel pijn moet lijden. Uiteindelijk gaan we dus stapje voor stapje de juiste kant op, waarbij we wel primair kijken waar elektrificatie niet of niet mogelijk is. Daar moet het wetsvoorstel uiteindelijk aan voldoen. Daar is een paar keer een vraag over gesteld. Er is vier keer minder energie nodig bij elektriciteitsgebruik dan bij andere energiedragers. De voorkeur gaat dus primair uit naar zaken die nog niet geëlektrificeerd kunnen worden. Uiteindelijk is dit bedoeld om stapje voor stapje de juiste kant op te gaan.

Ik zei al: voor ons dit een belangrijke stap richting de megatonnen in 2030. 10 megaton is niet niks. Ik wil benadrukken dat het feit dat we al vóór 2030 met dit instrument deze stap zetten er echt voor zorgt dat mensen in de breedte kunnen bijdragen aan de verduurzamingsslag, ook met een verbrandingsmotor en met hun eigen voertuig, op een eerlijke manier en voor alle sectoren. Op een hele hoop andere terreinen zijn we ons best aan het doen om de elektrificatie van het wagenpark aan te jagen, bijvoorbeeld via de laadinfrastructuur of de pseudo-eindheffing. Je hebt er dan voor gezorgd dat met elektrolyse en groene waterstof aanbod is gecreëerd, dat je vervolgens op andere plekken kunt inzetten. Ik denk dat dat in theorie goed kan werken. We gaan ons best doen om dit zo goed als mogelijk te implementeren. Ongetwijfeld zullen we op een aantal plekken moeten bijsturen, maar ik geloof daar wel in.

Met deze implementatie veranderen op hoofdlijnen eigenlijk vier zaken. We gaan echt sturen op ketenemissies, dus de CO₂ in de volledige keten. We gaan aan sectorsturing doen. De weg-, zeevaart- en binnenvaartsector krijgen een eigen verplichting, waar je vervolgens op kunt sturen. De elektrificatie telt dus ook mee. Ik denk dat dat belangrijk is. Er zit een prikkel in om elektrificatie mogelijk te maken. Ook hebben we bewust ruimte gekozen voor de raffinageroute. Ik zal straks wat uitgebreider ingaan op een

aantal vragen die daarover gesteld zijn. Uiteindelijk zorgen we ervoor dat groene waterstof ook kan worden gebruikt in raffinageprocessen. Daarmee kan men ook een credit genereren.

We hebben ook hier weer een aantal principes gebruikt. We hebben gezegd: uiteindelijk moet dit bijdragen aan verantwoorde stapjes richting een klimaatneutraal continent. Iedere sector moet eerlijk zijn deel hebben. Daar hebben we variatie in aangebracht, maar wel met het idee dat dit op een eerlijke manier gebeurt. Het moet bijdragen aan betaalbare energievormen. Uiteindelijk streven we naar een gelijk speelveld, in ieder geval binnen Europa, maar het liefst ook buiten Europa. Daar zal ik in mijn inleiding zo ook nog wat over zeggen. We moeten echt knokken voor investeringszekerheid en de internationale concurrentiepositie. Die draagt namelijk ook bij aan de energieonafhankelijkheid van Nederland. Dat zijn twee belangrijke argumenten.

Misschien is het goed om in mijn inleiding kort nog twee dingen te noemen: de energieonafhankelijkheid en het investeringsklimaat. De laatste tijd zie je inderdaad in het nieuws dat een hoop biobrandstofbedrijven het moeilijk hebben en dat ze hun investeringen stopzetten. Je kunt daar op verschillende manieren naar kijken. In het debat hoorde ik een paar keer: zie je wel, biobrandstoffen zijn kansloos; investeer er niet in. Ik denk dat dit onjuist is. Ik denk dat er genoeg vraag is in tal van sectoren om dit te doen. Er wordt juist naar dit soort wetgeving gekeken om op een verantwoorde manier aan vraagcreatie te doen, juist ook voorbij 2030. Dus ja, biobrandstoffen hebben zeker toekomst in Nederland, het liefst ook qua productie in Nederland.

Tegelijkertijd hoor ik ook andere mensen zeggen: zie je wel, de fossiele bedrijven hebben weer gekozen voor kortetermijnwinsten. Dat vind ik niet onjuist. Er zijn tal van redenen waarom al die bedrijven uit Nederland zijn vertrokken: technisch, vanwege onder meer de energiekosten, die hoger zijn dan in de omliggende landen, de netcongestie en de stikstofproblematiek; je kunt ze allemaal opsommen. In de kern komt het er wel op neer, ook politiek gezien, dat bedrijven winst moeten kunnen maken. Er moet een businesscase uit te halen zijn. Het is belangrijk om dat met elkaar te blijven beseffen bij alle wetgeving die we maken. Bedrijven zijn op aarde om winst te maken, op een verantwoorde manier, en om een bijdrage te leveren aan onze samenleving.

We moeten altijd kijken naar dat economisch verdienmodel en die investeringsbereidheid. Dat hebben we ook proberen te doen in dit wetsvoorstel. Continu kijken we naar de balans. Wat kunnen we vragen van de modaliteiten? Wat kunnen we vragen van biobrandstoffenpartijen? Wat kunnen we vragen van raffinaderijen? Op die manier moeten we samen een balans proberen te creëren. Dat hebben we in allerlei sessies proberen te doen.

Ik zei dat investeringszekerheid belangrijk is, maar ook energieonafhankelijkheid is belangrijk. De heer Boutkan vroeg mij of ik het ermee eens ben dat Nederland zelf de regie moet nemen en zelf moet bepalen wat het doet als het gaat om energie. Dat ben ik volmondig met hem eens. Juist daarom denk ik dat het belangrijk is om deze biobrandstoftransitie te maken. Want, laten we eerlijk zijn, de diesel en de benzine die we in onze tank gooien, pompen we niet op in Wageningen, vlak bij mij in Brabant. Die halen we toch uit landen waarvan we met elkaar denken dat ze niet helemaal dezelfde waarden als wij hebben. Kijk naar Rusland, een land dat zich vijandig opstelt ten opzichte van Europa en een oorlog op ons continent voert. Ik wil in de toekomst niet

afhankelijk zijn van Rusland als het gaat om onze brandstof. Hetzelfde geldt voor Saudi-Arabië, dat toch echt heel andere waarden nastreeft dan wij doen. Ik denk dat het heel onverstandig is als wij ons afhankelijk maken van dat soort landen.

Als we het laatste niet willen, moeten we dus stappen zetten. Dat zijn geen sprookjes of dictaten vanuit Brussel; dat is logischerwijze optrekken samen met andere landen, want Nederland is geen eiland. Nederland verdient al sinds jaar en dag zijn boterham in het buitenland, door samen te werken met andere landen. We moeten dat dus samen doen. Daarom denk ik dat het wetsvoorstel dat nu voorligt heel goed is.

Voorzitter, dit was mijn inleiding.

Dan ga ik nu over naar de verschillende vragen die mij zijn gesteld. Laat ik beginnen bij de vragen die zijn gesteld over het gelijke speelveld. Het is cruciaal dat we in Europa, helemaal als het gaat om de ons omringende landen Duitsland en België, zo veel mogelijk ernaar streven om het op eenzelfde manier te doen en om het met dezelfde timing te doen. Het laatste wat je wilt in de hele discussie die nu wereldwijd speelt, is dat je elkaar op de vierkante kilometer gaat beconcurreren. Wij hebben dus heel nadrukkelijk gezegd dat wij alles zo veel als mogelijk afstemmen met Duitsland en België.

Door een aantal leden, onder wie de heer Pierik, werd gevraagd hoe we voorkomen dat Nederlandse bedrijven uiteindelijk de rekening betalen voor het feit dat België en Duitsland achterblijven. Het antwoord daarop is: zorgen dat België en Duitsland niet achterblijven. Een aantal keren werd gezegd: we hoorden dat België niet zou implementeren vanaf 1 januari 2026. Maar wij hebben met België een MoU, een memorandum of understanding, afgesloten, juist om ervoor te zorgen dat we gelijktijdig gaan implementeren.

Met geruchten gaat het vaak zo: als je hier begint met een verhaal, eindig je daar met een heel ander verhaal. Wij hebben echter van onze Belgische counterpartners nog eens bevestigd gekregen dat België gaat implementeren vanaf 1 januari 2026. Als dat niet zo is, gaan we daar politiek druk op zitten. Maar de laatste berichten, volgens mij van vandaag, zijn dat België vanaf 1 januari 2026 gaat implementeren, dus dat moeten wij dan ook gelijktijdig doen. Anders krijg je weer zo'n kat-en-muisspel: iemand gaat naar achter, de een doet dit, de ander doet dat. Laten wij als Nederland ervoor zorgen dat we dat gelijke speelveld nastreven. Dat doen we dus op die manier. Hetzelfde geldt voor mijn Duitse collega: ook daarmee spreken we af dat we dat goed doen.

De heer Pierik vroeg of er dan wel mitigerende maatregelen klaarliggen. Ik blijf herhalen dat ik nu geen redenen zie om mitigerende maatregelen in te voeren. Vanzelfsprekend houden wij de boel in de gaten en zorgen wij ervoor dat we ook zijn voorbereid, want je wilt niet de situatie — zoals enkele leden ook hebben aangegeven — dat onze concurrentiepositie onderuit wordt gehaald omdat wetgeving achterblijft of juist versnelt. Wel moeten we als Nederland zeggen dat als we een afspraak maken voor 1 januari — we lopen al achter als het gaat om de implementatieperiode — we daar wel naar moeten blijven streven, juist vanwege de investeringszekerheid. Als iedereen steeds naar achteren gaat, kom je ook niet verder met elkaar.

De heer Boutkan vroeg: is het niet zo dat de brandstoffenhandel mondiaal is en houdt

het wetsvoorstel hier dan ook rekening mee? Ja, dat is zeker zo, vooral als het gaat om de zeevaartbrandstoffenhandel. Daarom zijn we op dit moment ook druk bezig met het maken van afspraken op mondiaal niveau. Dat gebeurt met de International Maritime Organization, IMO. De verwachting is dat daar het komend jaar weer flinke stappen in worden gezet. Dat is belangrijk, maar tegelijkertijd moeten we dat ook op Europees niveau doen. Uiteindelijk is Europa ook een grote speler in dat geheel. Door daar als Europa op in te zetten, zijn we ook een hub voor hernieuwbare brandstoffen en zijn we klaar voor de toekomst.

De heer Boutkan vroeg of het klopt dat de sector kenbaar heeft gemaakt dat er een ongelijk speelveld ontstaat wanneer er niet tijdig wordt geïmplementeerd. Ja, daar zijn we ons terdege van bewust. Nogmaals, Nederland loopt inmiddels achter als het gaat om de verplichte implementatiedatum. Daarom werken we nu enorm samen met landen als België en Duitsland om snel in te voeren.

Even kijken, even puzzelen, voorzitter. Dan waren er een aantal andere vragen over de modaliteiten. Waarom kiest de staatssecretaris ervoor om de Annex IX-B-brandstoffen structureel uit te sluiten? In Europees verband is het gebruik van Annex IX-B-grondstoffen op dit moment gelimiteerd. Er zit dus een limiet op. Nederland zit al boven deze limiet. Om die reden is ervoor gekozen om Annex IX-B-grondstoffen inboekbaar te maken voor sectoren met de hoogste verplichting en de huidige situatie door te zetten. Dat is dus vanwege het feit dat we met die limiet zitten. Als je dat nu ook nog voor de zeevaart gaat toestaan, kom je op basis van de huidige situatie aan alle kanten in de knel. Wij vonden dat onverstandig. Overigens sluit het zo ook aan bij het MoU die wij hebben gesloten met België; zij doen dat ook. Ook hier kiezen we dus voor het belang van het gelijke speelveld met een land als België.

De heer Pierik vroeg mij ook of ik erken dat het inboekbaar maken van T1-leveringen een ongelijk speelveld creëert en welke maatregelen ik neem om dat te stoppen. Ja, dat is zo. Om ontwijking te voorkomen, heb ik er juist voor gezorgd dat de T1-doorvoerleveringen onder de verplichting vallen, maar dat ze niet meetellen voor de credits. Als onder T1 uitgeleverde biobrandstoffen credits zouden opleveren, leidt dat juist tot achterstand voor Europese producenten. Daarom stel ik in de ontwerpregeling, die nu ter consultatie voorligt, voor om de inboeking van deze biobrandstoffen niet mogelijk te maken. Zo voorkomen we ook een ongelijk speelveld.

Mevrouw Van Groningen vroeg over de Annex IX-B-brandstoffen nog of ik bereid ben om op Europees niveau te verkennen of er een uitzonderingspositie zou kunnen komen voor de zeevaart. Daar ben ik toe bereid. Ik zet me graag in voor het verruimen van de limiet, maar wel in Europees verband. Ik kies ervoor om een gelijk speelveld te hebben en de huidige situatie door te trekken en nu niet te verruimen naar de zeevaart. Maar als het gaat om de algemene uitzonderingspositie, de verruiming ervan in Europa, kan ik mevrouw Van Groningen toezeggen dat te gaan doen.

De heer Bamenga vroeg mij nog hoe het komt dat wij de categorie "overig" niet hebben geschrappt naar aanleiding van het advies van de NEa. Ook dat is vanwege het feit dat wij graag het gelijke speelveld willen behouden. De NEa adviseerde dit specifiek voor de zeevaart en niet voor alle modaliteiten. Ik heb ervoor gekozen om het gelijke speelveld met België te laten prevaleren; vandaar dat we dit op deze manier hanteren.

De heer Thijssen vroeg mij of er extra beleid komt om de schaarse duurzame biobrandstoffen in te zetten waar elektrificatie vooralsnog geen optie is, namelijk in de scheepvaart en de luchtvaart. Ik refereerde er in mijn inleiding al aan dat het beleid daar in beginsel wel op gericht is. Elektrificatie is by far de meest efficiënte manier. Elektrificatie is ook de hoofdroute als het gaat om het wegverkeer en het personenvervoer. Dat loopt echt via elektrificatie. De verbrandingsmotor wordt daarin uitgefaseerd. In de wegsectoren zullen in Nederland natuurlijk tot ver na 2050 nog wel auto's met verbrandingsmotoren rondrijden. Het is dus juist heel verstandig om dat op deze manier toch een bijdrage te laten leveren aan het verduurzamen.

De heer Thijssen vroeg mij hoe ik ervoor ga zorgen dat het wagenpark zo snel mogelijk wordt geëlektrificeerd. Nogmaals, de hoofdroute blijft elektrificatie. Alle nieuwe auto's die na 2035 in Europa worden verkocht, moeten elektrisch zijn. Daarnaast zetten we een aantal fiscale elementen in, waaronder de pseudo-eindheffing. Daarnaast proberen we zo goed als mogelijk de laadinfrastructuur te stimuleren. Ik kreeg laatst een rapport te zien waarin staat dat we inmiddels op het punt zijn dat er gemiddeld 55 laadpunten per dag bij komen in Nederland. Het is ook goed om eens positief nieuws over dit onderwerp te melden.

De heer Thijssen vroeg mij ook hoe het zit met de verdeelsleutel wat betreft de elektrificatie van de lucht- en scheepvaart. Hij vroeg of er aanleiding is om die verdeelsleutel aan te passen. Op het gebied van elektrisch vervoer is de wegsector de meest kostenefficiënte manier om aan de verplichting te voldoen. De verplichting voor de wegsector is op dit moment hoger dan voor andere sectoren. Daarom zorgen we dat we het daar snel realiseren, om het vervolgens op een andere plek in te zetten. Nieuw in deze implementatie is dat daarna de zee- en binnenvaartsectoren deze verplichting krijgen. Voor de zeevaartsector is de verplichting lager dan het RED-gemiddelde, maar hoger dan in de Europese verordening. Zo proberen we continu de balans te vinden tussen vergroening aan de ene kant en de concurrentiepositie van Nederland en de Nederlandse brandstofproducenten aan de andere kant. Dit was het kopje modaliteiten en gelijk speelveld, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Over modaliteiten en gelijk speelveld zijn er vast vragen aan de kant van de Kamer.

De heer Bamenga (D66):

Dank aan de staatssecretaris voor de reactie in eerste instantie. Ik heb een vraag in de categorie overig over wat de staatssecretaris zojuist heeft gezegd. Ik denk dat wij het punt van "zo veel mogelijk een gelijk speelveld" heel goed begrijpen. Zo staan wij er ook in, maar ik mis hier nog wel de afweging. In dit geval gaat het om: we laten het prevaleren en we willen het gelijke speelveld creëren omdat België het zo heeft. Het kan natuurlijk ook andersom, en dan heb je ook een gelijk speelveld. Mijn vraag is dus eigenlijk: wat is de overweging? Is er een overweging geweest wat betreft de fraudegevoeligheid van de categorie overig in dezen?

Staatssecretaris Aartsen:

Ja, dat klopt. Het is nu met de Belgische collega's zo in het MoU beland. Ik vind het verstandig om dat op dit moment te handhaven, helemaal aangezien we op het implementatiepunt zitten. Het hele fraude-onderdeel gaat zo meteen uit de startblokken.

Ik kom daar zo nog op terug. Daar is ook veel voor te zeggen. Ook hier denk ik dat we continu de balans moeten zoeken. Aan de ene kant moet het rechtvaardig. Je moet het draagvlak behouden. Mensen moeten niet het gevoel hebben dat ze genept worden of voor de gek worden gehouden. Aan de andere kant moet je oppassen dat — hoe luidt die uitspraak ook weer? — het betere niet de vijand van het goede wordt. Het feit dat we overstappen van fossiel naar bio is al een enorme stap als het gaat om de verduurzaming en we staan hier nog echt aan het begin wat dat betreft. Dus ik denk dat deze stap voor nu het beste is. Maar in de toekomst zullen er ongetwijfeld allerlei ontwikkelingen plaatsvinden waardoor je altijd alles weer opnieuw moet bekijken.

De **voorzitter**:

Ik zag de heer Pierik zich ook melden voor een vraag.

De heer **Pierik** (BBB):

Een checkvraag. Dit ging over het gelijke speelveld, maar ik zag de massabalans nog niet voorbijkomen. Komt die bij de systeemverandering nog aan de orde?

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ik heb nog twee mapjes, want daar waren heel erg veel vragen over gesteld. Er zijn nog twee nieuwe mapjes toegevoegd: de raffinageroute en de terminalroute. Daar komt het in terug.

De heer **Boutkan** (PVV):

Ik hoorde de staatssecretaris in het antwoord op het ongelijke speelveld en dergelijke zeggen dat hij goede contacten heeft met België en dat beide landen gelijk willen optrekken. Volgens mij hadden we Duitsland ook aan de kaak gesteld, maar Duitsland loopt dan waarschijnlijk ook gelijk op. Maar de binnenvaart komt verder dan Duitsland, want die reist ook de Donau af. Hoe zit het dan met die landen? In mijn eerste vraag over het gelijke speelveld zei ik niet voor niets: binnen Europa. Dat is breder dan België en Duitsland.

Een vraag die daarop aansloot, en waar ik ook geen antwoord op heb gekregen, was of er ook noodremprocedure is voor het geval er in Europa een ongelijk speelveld ontstaat. Dat wou ik toch nog effe kwijt, voorzitter. Ik heb daar geen antwoord op gehad.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Dank voor deze aanmoediging van de PVV-fractie om in Europees verband samen te werken. Ik denk dat zo'n aanmoediging vanuit de PVV-fractie een goede aanmoediging is.

Maar inderdaad, het is belangrijk om dat Europees goed te regelen. Dat is de reden waarom je dit soort zaken niet als Nederland alleen regelt, maar juist in Brussel. Je wilt namelijk dat het niet alleen in Nederland gebeurt, maar ook in België, Duitsland, Oostenrijk en Slowakije. Alle Europese landen moeten uiteindelijk deze RED III-richtlijn invoeren en implementeren. Vandaar dat wij daarop inzetten. Ik vind het daarom onverstandig om dat alleen te doen. Nederland is een klein landje dat veel samenwerkt met andere landen. We moeten dus vooral goed kijken of het allemaal met die andere landen klikt. Vandaar ook dat ik zeg: laten we nou zo snel mogelijk samen met Duitsland en België implementeren. Dat zijn de landen het dichtst bij ons en als andere landen vervolgens niet snel genoeg ook implementeren, moeten we in Brussel aan de bel

trekken. Daar moeten we dan zeggen "implementeer nu ook", want Nederland heeft continu baat bij een gelijk speelveld.

Een noodremprocedure. Natuurlijk zijn wij voorbereid. Je wilt geen onvoorziene situaties en dus moet je altijd voorbereid zijn. Maar ik vind het wel te makkelijk om nu te zeggen: "We horen het gerucht dat België niet implementeert. We horen het gerucht dat Duitsland niet implementeert." Het voordeel is dat je tegenwoordig kunt bellen. Ik heb regelmatig contact met mijn Belgische en Duitse collega. We kennen elkaar inmiddels en ik mag ook gewoon appen. Je kunt dit soort dingen dus ook gewoon aan elkaar vragen. Daar is die internationale samenwerking juist ook zo goed voor, want dan kun je zeggen: "Kom op, jongens. Laten we dit nou samen doen, want uiteindelijk hebben we daar allemaal voordeel bij." Dus ja, we zijn voorbereid, maar het hoofddoel blijft wel snelle implementatie.

De voorzitter:

Goed, ik zie dat de heer Thijssen nog een vraag heeft.

De heer Thijssen (GroenLinks-PvdA):

Dank aan de staatssecretaris voor deze antwoorden. Als ik hem goed hoor, volgt hij ook mijn betoog dat biobrandstoffen een zeldzaam kostbaar goedje zijn, een goedje dat we vooral moeten inzetten op die plekken waar elektrificatie lastig is, de lucht- en de scheepvaart. Maar hij liet toch ook nog een deurtje open, namelijk dat het er ook bij de auto's in kan. Kunnen we het niet beter omdraaien? Moeten we niet zeggen "omdat dit zo zeldzaam en zo duur is en omdat we in 2050 klimaatneutraal moeten zijn, moet de elektrificatie van de mobiliteitssector ook in 2050 klimaatneutraal zijn"? Het moet dan helemaal elektrisch zijn en het kabinet moet daar dan ook in zijn beleid op inzetten. Op die manier kunnen we namelijk die kostbare biobrandstoffen vooral ten goede laten komen aan de sectoren waar niks anders mogelijk is.

Staatssecretaris Aartsen:

Dat doen we, hè. We beginnen nu bij de mobiliteit. Richting 2030 zorgt dat echt voor een enorme bijdrage. Nogmaals, de helft van de CO₂-winst bij mobiliteit tot 2030 komt van het wegverkeer. Dat is echt een enorme stap en uiteindelijk ga je het na 2030 omklappen naar andere sectoren, waar het veel moeilijker is. We verwachten namelijk dat die elektrificatie van ons wagenpark sneller gaat. Ik denk alleen dat het veel beter is om dat via andere methoden te doen. Dat wordt ook meegenomen in de credits, dus op zich zit dat er wel in.

Ik zou nu niet zeggen: laten we het in 2050 helemaal uitsluiten, omdat we nu simpelweg nog niet weten hoe het pad daarnaartoe op dat moment is. Laten we nu inzetten op de hoofdroute elektrificatie van het wegverkeer. Daar zijn we heel hard mee bezig, op allerlei andere manieren. We klappen het om in 2030 als we van de modaliteit wegvervoer naar andere modaliteiten gaan. Uiteindelijk wil je dat dat gaat draaien. Laten we het dan in 2030, 2035, 2040 weer bekijken en bijstellen hoe het in 2050 is. Ik denk dat dat de meest verstandige inzet is. Maar volgens mij verschillen we niet van menig over het belang van de elektrificatie van het wegvervoer.

De voorzitter:

Goed. Fijn als u naar het volgende blokje kunt gaan.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ja. Dat is systeemwijzigingen en de investeringszekerheid. De heer Pierik vroeg mij of ik bereid ben om een zachte landing te introduceren voor bedrijven. Het beeld dat het compleet uit de lucht komt vallen, deel ik niet. Er is heel intensief samengewerkt met het bedrijfsleven, met briefings, met informatie delen. Dat zit er al een tijd aan te komen. Er is ook een uitgebreide consultatie geweest. Het is inderdaad zo dat de ontwerpconsultatie net open is, maar dat is natuurlijk altijd voorafgaand aan een wetsvoorstel. Maar de bedrijven wisten al ver van tevoren wat hier aan zat te komen. We proberen dat ook in regeldruktoetsen mee te nemen. Vandaar dat we voornemens zijn om te beginnen per 1 januari 2026. Dat lijkt mij verstandig om te doen, ook weer verwijzend naar het gelijke speelveld.

De heer Thijssen vroeg mij of de implementatie van RED III daadwerkelijk gaat leiden tot de transitie naar emissievrij en of er geen vertraging gaat optreden in de switch naar verbrandingsmotoren. Ik begrijp deze zorg, maar denk dat die op dit moment niet terecht is. Zoals eerder gezegd is het in de implementatie op dit moment zo dat elektriciteit meetelt bij de CO₂-reductie, omdat het inderdaad vier keer efficiënter is. Daarom hebben we op het gebied van EV de gewenste voorsprong ook weten te houden. We zetten dus in op ingroei in hernieuwbare brandstoffen, zodat ze op de middellange termijn ook betaalbaarder worden en beschikbaar voor de luchtvaart, de scheepvaart en de chemische industrie. Uiteindelijk is de RED III-implementatie een soort ultieme transitiewetgeving, maar we zijn er nog niet. We zijn pas in het jaar 2025 en we delen het doel om in 2050 klimaatneutraal te zijn.

De heer Thijssen vroeg mij naar de investeringsplannen voor na 2030. Daar waren meer vragen over, ook van de heer Bamenga en mevrouw Van Groningen. De heer Thijssen vroeg naar een tussendoel voor 2040. Ik zie de problemen als het gaat om de investeringsbereidheid en de investeringszekerheid. Ondernemers zeggen: "Je moet investeren en zo'n fabriek neerzetten, maar hoe zit het daar dan mee na 2030? Ik moet er wel een businesscase op kunnen bouwen". Ik zei het al aan het begin van mijn betoog: op dit moment loopt er een onderzoek, een verkenning, om te kijken of wij die verplichting kunnen doortrekken tot voorbij 2030.

In Frankrijk zijn de maatregelen inmiddels vastgesteld tot 2035, in Duitsland tot 2040. In België zijn ze op dit moment nog niet beschikbaar. Maar ik ben dus bereid om te kijken of we het kunnen doortrekken. Ik wil alleen wel die verkenning afwachten, zodat we goed kunnen kijken hoe we dat ten aanzien van alle drie die modaliteiten het beste kunnen doen. Ik werk die opties uit en verwacht er in 2026 op terug te komen tot hoever we die dan kunnen doortrekken. Maar ik heb dus wel een positieve grondhouding.

Voorzitter. Dat ten aanzien van de investeringszekerheid.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik kijk even naar de zijde van de Kamer. Daar zie ik nu niets, dus u kunt ... O nee, excuus, toch wel. U moet even wat grootser zwaaien, meneer Bamenga, want als ik u alleen maar zie denken, dan weet ik nog niet wat u wilt. Gaat uw gang, meneer Bamenga.

De heer **Bamenga** (D66):

Ik zal voortaan wat grootser zwaaien.

De heer **Boutkan** (PVV):
Je zat in de dode hoek.

De heer **Bamenga** (D66):
Ja, ik zat in de dode hoek. Dat zal het wel zijn.

Dank voor de reactie en de bereidwilligheid van de staatssecretaris om de termijn door te trekken. Ik ben heel erg benieuwd daarnaar. De staatssecretaris geeft aan: er loopt op dit moment een verkenning en daar moeten we op wachten; de keuzes moeten in 2026 gemaakt worden. Wij horen vanuit de sector dat 2040 een goede periode zou kunnen zijn. Ik ben heel erg benieuwd welke elementen voor de staatssecretaris belangrijk zijn om af te wegen wat het gaat worden: 2035, 2040 enzovoorts. Wat zijn die elementen voor de staatssecretaris?

Staatssecretaris **Aartsen**:
Wij verwachten deze verkenning in november gereed te hebben. Vandaar dat ik zeg: laten we het in 2026 doen, zodat we nu wel door kunnen gaan met de implementatie van het wetsvoorstel. Ik denk dat dat verstandig is. Je kunt het tussendoel per sector variëren. Je wilt ook kijken hoe hoog dat tussendoel vervolgens moet zijn. Waar mik je op? Dat hangt natuurlijk ook af van wat de omliggende landen doen. België heeft het op dit moment ook nog niet besloten. Het lijkt me verstandig om te kijken wat we samen kunnen doen. Nemen we het punt van Duitsland of het punt van Frankrijk? Er zijn verschillende Europese geluiden. Dit soort scenario's zitten allemaal in die verkenning. Vandaar dat ik daar even op wil wachten. We hebben het over november, dus dat is al over een dikke maand.

De **voorzitter**:
U kunt verdergaan.

Staatssecretaris **Aartsen**:
Dank, voorzitter.

Er zijn een hoop vragen gesteld over het onderdeel fraude. De heer Pierik vroeg mij welk vangnet er op dit moment is om fraude en misbruik te voorkomen. Ik denk dat het belangrijk is dat we bij dit soort vraagstukken zeker weten dat het van goede grondstoffen komt. Je wilt niet dat het gevoel ontstaat: ik word hier gepiepeld of genept. Het is dus belangrijk dat we dat doen. Daarvoor hebben we de Uniedatabank en de transparantie die die biedt, maar er zijn ook onafhankelijke certificeringsinstellingen die de hele leveringsketen van biobrandstoffen controleren. Samen met onze buurlanden zetten we bij de Europese Commissie in op de oprichting van een publieke Europese toezichthouder, waarmee we het toezicht binnen en buiten Europa kunnen versterken. Aan de ene kant zetten we in op publieke handhaving, liefst op Europees niveau, en aan de andere kant op private handhaving, bijvoorbeeld via certificeringsinstellingen.

Daarmee heb ik ook de vragen van de heer Thijssen over fraude beantwoord. We zetten in op publieke en private toezichthoudersystemen. De NEa investeert samen met andere instellingen, zoals de ILT en de Douane, actief om de samenwerking te versterken. Wij verwachten dat de Europese Commissie voor het einde van het jaar aanvullende maatregelen zal verstrekken voor het toezicht in de gehele keten. Nederland is daar

nauw bij betrokken.

Dan de balans ten aanzien van de vraag. Daarvoor geldt hetzelfde antwoord, namelijk dat we op meerdere sporen inzetten.

De heer Bamenga vroeg: wat is de stand van zaken van de bevoegdheden voor het toezicht buiten de Europese Unie? Wij streven ernaar dat er in Europees verband een publieke toezichthouder komt die ook buiten het grondgebied van de Europese Unie goed kan controleren. Het idee is juist dat je dat op Europees niveau doet. Als Nederland dat alleen gaat doen, dan vergt dat hele kostbare capaciteit en mis je uiteindelijk de massa om daar daadwerkelijk op te kunnen acteren. Uiteindelijk zullen mensen Nederland dan gaan mijden in plaats van dat je daadwerkelijk effect sorteert. Je wilt dat vooral op Europees niveau doen, zodat je als Europa één vuist kunt maken tegen fraude buiten Europa.

Tot slot vroeg mevrouw Van Groningen mij wat de tijdlijn is op het onderdeel fraude en handhaving. Per 1 januari '26 is de Uniedatabank verplicht voor vloeibare biobrandstoffen. De Europese Commissie heeft inmiddels aangekondigd een overgangsregeling te zullen bieden. In de tussentijd heeft Nederland dus een robuust systeem. Langs zowel de publieke als de private kant proberen we op dit moment al te zorgen voor goede handhaving.

Dat was het kopje fraude.

De **voorzitter**:

Ik zie dat de heer Thijssen een vraag heeft.

De heer **Thijssen** (GroenLinks-PvdA):

Over die certificaten om te kijken of het echt duurzaam is en aan die hele strenge duurzaamheidscriteria voldoet. Ik heb grote zorgen bij die private systemen. Dat is toch een beetje van: bedrijven die hun certificeringssysteem ontwikkelen om te zien of ze zelf voldoen aan de duurzaamheidscriteria. Ik heb die zorgen vooral omdat we weten dat er een beperkte hoeveelheid echt duurzame biomassa is en de vraag groter wordt. Er komt dus een enorme prikkel om meer te frauderen, helaas. Ik zou zeggen: wat er vooral moet gebeuren, is dat de publieke toezichthouder, de NEa, veel meer middelen moet krijgen om echt goed toezicht te houden en om die private systemen hier en daar goed te controleren, vooral ook omdat we veel signalen krijgen dat het wel degelijk leidt tot meer ontbossing. Deelt de staatssecretaris deze zorgen? Krijgen onze publieke toezichthouders dan ook veel meer middelen om goed toezicht te houden?

Staatssecretaris **Aartsen**:

Twee dingen. We zetten dus in op én privaat én publiek. Ik denk dat de heer Thijssen de private sector nu iets te weinig credits geeft als het gaat om certificering. Er zit wel een idee achter certificering. Dat doen we natuurlijk op heel veel plekken om een en ander goed te borgen. Ik zou dat dus niet een-op-een overboord willen gooien. Tegelijkertijd weten we ook dat in sommige gevallen certificering inderdaad niet altijd heilig of sluitend is en dat je dus ook moet kiezen voor publieke handhaving. Vandaar dat we op beide inzetten: private certificering waar dat kan en vervolgens publieke handhaving waar dat moet. Maar dat doen we vervolgens op Europees niveau, zodat we ook buiten de Europese Unie toezicht kunnen houden, ook op de certificaten. Maar wel op Europees

niveau; de Commissie moet daarmee aan de gang. Als we dat als Nederland doen ... Nogmaals, daar hebben we de capaciteit niet voor, ook niet als we meer bevoegdheden geven of meer geld ernaartoe sturen. Bovendien resulteert dat erin dat mensen Nederland uiteindelijk zullen mijden. Dan hebben we én het probleem niet opgelost én een probleem in Nederland gecreëerd.

De voorzitter:

Een vervolgvraag.

De heer Thijssen (GroenLinks-PvdA):

Tja, maar als we het niet goed doen, schiet het klimaat er niks op en daar is het toch wel allemaal om begonnen. Kijk, over die private systemen: ik ben zelf toevallig heel nauw betrokken geweest bij het certificeringssysteem voor de bijstook van biomassa in kolencentrales en uiteindelijk is de hele milieubeweging eruit gestapt omdat het niet goed ging volgens de milieubeweging. Ze hadden ook onderzoeken die dat lieten zien. Ik zeg hier niet "er mag helemaal niks privaat gebeuren", maar ik zeg wel dat er goed publiek toezicht moet zijn en dat dat — volgens mij hoor ik de staatssecretaris dat ook zeggen — in Europees verband moet. Dan is mijn vraag: maar komt er bij die Europese toezichthouder, gelet op die veel grotere kans op fraude, meer capaciteit om goed toezicht te houden?

Staatssecretaris Aartsen:

Ik denk dat we het eens zijn, juist ook wat betreft de klimaatimpact. Ik voeg daar alleen nog het argument van investeringszekerheid in Nederland aan toe, de aantrekkelijkheid van Nederland. Als je het op Nederlands niveau doet, heb je én geen resultaat voor het klimaat én een nadelig effect voor de economie. Dan hebben we aan beide kanten een probleem. Vandaar dat wij zeggen: zet in op de Europese Commissie, op Europees verband. En ja, daar zal dan ongetwijfeld meer capaciteit naartoe moeten, alleen al vanwege het simpele feit dat het op dit moment nog niet bestaat. Die publieke handhaving moet nog worden opgezet. De publiek-private samenwerking met certificaten kan daar weer op een andere manier aan bijdragen. We doen het dus in Europees verband. Daarbij ga je toezicht houden op de private certificering.

De voorzitter:

Laatste interruptie voor de heer Thijssen.

De heer Thijssen (GroenLinks-PvdA):

Oké, maar dan komen we volgens mij wel ergens. De vraag is dan natuurlijk wel hoeveel capaciteit die publieke toezichthouder in Europa nodig heeft, gezien de grootte van de markt, het opschalen van de doelstellingen en het feit dat het van over de hele wereld komt. Is er een inschatting van de Europese Commissie of misschien van de staatssecretaris wat er voor nodig is om dit goed te doen en wordt dat ook geleverd? Dat is voor ons wel belangrijk als we verdergaan met RED III.

Staatssecretaris Aartsen:

Vanzelfsprekend. Je kunt niet bepleiten in Brussel dat er een toezichthouder moet komen en dan vervolgens niks doen. Hoeveel dat exact gaat zijn, kan ik natuurlijk niet zeggen. Het is echt aan de Commissie zelf om dat goed in te regelen. Maar daar zijn natuurlijk allerlei varianten op mogelijk. De verschillende handhavers in den lande kunnen natuurlijk samenwerken. Je kunt attachés of detachering mogelijk maken. Je

kunt onderdelen onderling verdelen. Je kunt per gebied kijken wat waar binnenkomt. Er zijn dus allerlei mogelijkheden voor, maar ik denk dat het verstandig is om dat op Europees niveau te doen. Uiteindelijk is dat dan aan de Europese Commissie, maar daar moet vanzelfsprekend een stevige handhaving tegenover staan. Ik denk dat dat de inzet is.

De voorzitter:

Oké, dank. Het volgende mapje.

Staatssecretaris Aartsen:

Ik begin bij de raffinageroute. Over dit onderdeel zijn vragen gesteld door de VVD en de BBB. Een specifieke vraag is of we bereid zijn om de correctiefactor 1.0 tot 2030 in de wet te zetten; daar is ook een amendement over ingediend. Ja, ik ben bereid dat te doen. Vandaar dat wij het amendement oordeel Kamer kunnen geven. Die correctiefactor draagt bij aan de investeringszekerheid en aan de langdurige zekerheid ten aanzien van elektrolyseprojecten in Nederland. Ik snap dus de wens om dit tot 2030 vast te leggen. De reden waarom dit oorspronkelijk niet in het wetsvoorstel zat en waarom ik blij ben dat dit in het amendement niet voorbij 2030 gaat, is dat juist die correctiefactor een sturingselement in het wetsvoorstel is. Ik zou het zonde vinden als je die kwijt kan raken, want als we nou één ding weten bij een energietransitie, is dat zij heel veel kanten opgaat, maar nooit precies de kant die je van tevoren had bedacht. Je moet dus continu bijsturen door te kijken waar het heen gaat en wat we moeten doen. Ik zou het zonde vinden om na 2030 dat sturingselement kwijt te raken. Omdat in het amendement "tot en met 2030" staat, kunnen we het amendement oordeel Kamer geven.

Mevrouw Van Groningen vroeg mij ook om de wet in 2030 te evalueren. Dat kan ik niet toezeggen, omdat het in 2030 te laat is om het vervolgens in 2031 te kunnen aanpassen. Vandaar dat ik graag zou willen toezeggen om een eerder evaluatiemoment in te bouwen. Dat zou ik dan graag willen doen in 2029. Met uw goedkeuring en met een kwinkslag kan ik dat zien als een toezegging aan mevrouw Van Groningen.

De voorzitter:

Ik heb begrepen dat u uw agenda daar al aan heeft aangepast.

Staatssecretaris Aartsen:

Ja. Dan de oproep van de VVD en de BBB tot het verhogen van het subdoel van 2 petajoule, dat nu gereserveerd is voor de directe inzet. Ik ontvang ook signalen dat de directe inzet moeilijk kan concurreren met de raffinageroute en dat dat een issue is. 2 petajoule alleen reserveren binnen het huidige RFNBO-subdoel resulteert in directe inzet, maar leidt ook tot grotere onzekerheid, met name met betrekking tot investeringen in elektrolyseprojecten, omdat het beschikbare volume voor de raffinageroute dan uiteindelijk weer wordt verkleind. Dus het alleen daarbinnen reserveren zou ik niet verstandig vinden, omdat je daarmee die raffinageroute juist ook weer ondermijnt. Wat ik wel zou kunnen steunen, is het ophogen van het subdoel met 2 petajoule, zodat je ook voldoende ruimte biedt voor de directe inzet — dat staat gelijk aan 1.500 vrachtwagens — en voor de Nederlandse elektrolyseprojecten. Italië en Finland stellen op dit moment al een vergelijkbaar subdoel voor. Dit ten aanzien van de vragen van mevrouw Van Groningen. Ik krijg een goede toevoeging van mijn medewerker: je verhoogt het dus en dat onderdeel reserveer je compleet voor directe inzet. Op die manier zou het kunnen,

zeg ik tegen mevrouw Van Groningen.

Er was ook een vraag ten aanzien van de schaarste. We hebben samen met KGG inmiddels een ingroei-pad bepaald voor projecten die bekend en gepland zijn. Dat begint zeer bescheiden, rekening houdend met het feit dat er opstartfases zijn. En er zijn op dit moment wel al voldoende bestaande en in aanbouw zijnde projecten om aan de vraag, zoals wij die voorzien, te voldoen. En qua afzetmogelijkheden wordt in alle sectoren de mogelijkheid geboden om de aan verplichtingen met alle credits uit alle raffinageroutes te voldoen. De afzetmarkt is op dit moment op schaal aanwezig. Dat waren de vragen ten aanzien van de raffinageroute.

De voorzitter:

Volgens mij waren daar wat vragen over, in ieder geval van mevrouw Van Groningen.

Mevrouw **Van Groningen** (VVD):

Dank voor deze antwoorden. Ik wil een verhelderende vraag stellen, en nog een aanvullende vraag. De eerste vraag is: als ik u dus goed begrijp, hebben we gewoon 2 petajoule nodig voor die direct use? En dan begrijp ik ook dat u dus eigenlijk toezegt dat u dit best wilt verhogen op het geheel, zodat we deze route ook mogelijk maken? Want wij willen gewoon graag en-en; als dat zo is, dan hoor ik dat natuurlijk graag. Daarnaast probeer ik nog een beetje gevoel te krijgen bij die signalen die we kregen. U zegt dus dat we genoeg projecten hebben om in de markt te voorzien. Tegelijkertijd gaat het ons ook om het lostrekken van investeringen voor die waterstofmarkt. Daar geven ze aan dat ze eigenlijk zelfs 11 tot 12 petajoule nodig zouden hebben. Mijn vraag — die ik al heb gesteld, maar ik zeg het nog een keer — is of u, mits nou echt vanuit het ministerie blijkt dat dit ook belangrijk is voor het lostrekken van waterstofinvesteringen, ervoor openstaat om dan het totaal uiteindelijk nog een keertje aan te passen, zodat die grote investeringen ook gaan loskomen.

Staatssecretaris Aartsen:

Voor dat laatste wil ik toch eigenlijk wel wijzen naar mijn collega van KGG, die op het gebied van waterstof daar natuurlijk al mee bezig is geweest. Dit is daar slechts een onderdeel van. Dus ja, met uw goedvinden wil ik daar wel naar verwijzen. Want als ik nu ja zou zeggen, wie weet wat ik dan aan die kant lostrek ... Je moet altijd een beetje voorzichtig zijn in het kader van de eenheid van kabinetsbeleid. Als het gaat om de vraag van mevrouw Van Groningen over het ophogen van het doel met 2 petajoule, dus om dat uniek te reserveren voor directe inzet, dan kan ik toezeggen om dat te doen, als daaraan behoefte is in de Kamer. Dat wil ik dus bij dezen toezeggen.

De voorzitter:

Aanvullend?

Mevrouw **Van Groningen** (VVD):

Ja, voorzitter. Dat zouden wij in ieder geval geweldig vinden, en naar ik weet ook heel veel mensen die willen investeren in die mobiliteitstransitie. Gaat u dit per brief aan ons kenbaar maken, of hoe moet ik dit qua vervolg dan zien, zodat we ook weten dat de industrie goed geïnformeerd is hierover?

De voorzitter:

Dat is eigenlijk even het vervolmaken van een toezegging, begrijp ik. De

staatssecretaris.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ik moest even zoeken waar we dat gingen doen. Dat doen we formeel in een besluit. Dus dat gaan we dan nemen, en dan moet het nog even langs de Raad van State. Maar dan kunnen we u een afschrift sturen, als u dat wenst.

De **voorzitter**:

Dan noteren we dit als een toezegging. Wanneer zal dat ongeveer zijn?

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ik kijk even naar mijn buurman. "Einde van de maand" werd er gefluisterd, maar ik dacht dat dat wel heel ambitieus is. Maar eind volgende maand, dus eind oktober, krijgt u het besluit in de brievenbus.

De **voorzitter**:

Goed. Ik kijk nog even naar links. Ja, gaat u verder.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ja, voorzitter. Dan de terminalroutes lng. Daar zijn een hoop vragen over gesteld. Zouden wij als Nederland, net als andere landen, de massabalans willen toestaan voor het gastransport? Daar zijn een aantal vragen over gesteld. Ik ben wel terughoudend om dat te doen, om een aantal redenen. De Europese regels staan op dit moment niet toe dat massabalans wordt gebruikt voor bio-lng via het gasnet. Nederland heeft dus ook geen Europese kop. Ik ben me er wel van bewust dat andere landen deze regels op een andere manier interpreteren. Precies om die reden hebben wij dan ook inmiddels contact gehad, al een aantal keer, met de Europese Commissie, om daarop toe te zien. Daar zijn ook rechtszaken over geweest. De Europese Commissie is op dit moment bezig met het herzien van de uitvoeringsverordening. Ik heb er zojuist toe opgeroepen om ervoor te zorgen dat er eenduidige regels komen, want het kan niet zo zijn dat de regels op verschillende manieren worden geïnterpreteerd. Ik ben er om een aantal redenen inhoudelijk ook geen voorstander van om dat te doen. De eerste reden is dat het via die manier mogelijk wordt om bijvoorbeeld Amerikaans schaliegas — de heer Thijssen zei dat volgens mij — te vergroenen. Daarin zitten bezwaren. Het systeem dat Duitsland gebruikt, van GvO's, van garanties van oorsprong, is bijvoorbeeld ook onwenselijk, vanwege het feit dat wij ook een bijmengverplichting hebben in de bebouwde omgeving, voor huishoudens. Wanneer je deze certificaten zou gaan toestaan in Nederland, dan leidt dat uiteindelijk tot een prijsstijging in de gebouwde omgeving en ook in de tuinbouwsector, omdat de vraag dan uiteindelijk enorm zal gaan toenemen. We weten allemaal dat als de vraag gaat toenemen en het aanbod gelijk blijft, de prijs dan ook zal gaan stijgen. Daardoor is in de gebouwde omgeving niet alleen verduurzaming een probleem, maar zal uiteindelijk ook de prijs gaan stijgen. Dat is de reden waarom wij dat niet zien zitten.

Dat was het ten aanzien van de terminalroute.

De **voorzitter**:

Hier zijn wat vragen over. De heer Pierik.

De heer **Pierik** (BBB):

De antwoorden van de staatssecretaris verrassen me eerlijk gezegd toch wel, want de staatssecretaris hamert er enorm op dat we naar een gelijk speelveld moeten. En dan kijk ik naar dit punt en zie ik dat het in Duitsland inderdaad anders is en dat dit tot prijsstijgingen zou leiden. Maar er komt gewoon meer groen gas, dus ik denk dat dit de productie van groen gas in Nederland juist enorm zal stimuleren en dat er juist geen prijsstijgingen volgen. De Europese Commissie heeft Nederland ertoe gedwongen om bij de bijmengverplichting voor groen gas in de gebouwde omgeving import toe te staan, dus er zijn allemaal indicaties, allemaal feiten, die eigenlijk precies het tegenovergestelde aangeven. Ik wil eigenlijk aan de staatssecretaris vragen om al die overwegingen toch nog eens mee te nemen en te bekijken of die massabalans ook hier in Nederland ingevoerd kan worden. Ook in Duitsland functioneert dat eigenlijk prima. Volgens mij is het een enorme stimulans om bio-Ing hier in Nederland wat meer body te geven.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Met de kans dat ik dingen ga herhalen: ik zie het niet zitten om dit in Nederland te gaan doen. We hebben al jaren het standpunt dat dit niet is toegestaan in Europees verband. We hebben de Europese Commissie er dus ook op gewezen dat er besluiten moeten worden genomen om allemaal aan dezelfde wet te voldoen. We verwachten eind dit jaar ook een uitvoeringsregeling vanuit de Europese Commissie waarin ze kenbaar zal maken dat dit niet is toegestaan, precies vanwege de argumentatie die ook de heer Thijssen noemde, namelijk dat er een verschil zit tussen het daadwerkelijke biogas en Ing, dat weer van andere zaken afkomstig is. Ten aanzien van het Duitse systeem wijs ik er echt op dat het uiteindelijk een groot risico met zich meebrengt dat er prijsstijgingen voor normale huishoudens in zitten, omdat de vraag zal gaan toenemen. Nederland heeft natuurlijk een aanpassing gedaan als het gaat om de bijmengverplichting voor huishoudens. Ik zou het dus erg onverstandig vinden om dat risico hier nu te nemen.

De **voorzitter**:

Een vervolgvraag van de heer Pierik.

De heer **Pierik** (BBB):

Ja, toch een vervolgvraag. De staatssecretaris geeft aan dat de vraag zal toenemen, maar ziet de staatssecretaris ook niet dat het aanbod dan behoorlijk zal toenemen?

De **voorzitter**:

Het woord is aan de staatssecretaris, die even overlegt.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Uiteindelijk zien we dat de vraag forser zal stijgen dan het aanbod. Daar zit dus ook dat risico in. Ik ga mezelf dan herhalen. Het is nu niet toegestaan. Dat is al een tijd het standpunt van de Nederlandse regering. Wij verwachten voor het einde van het jaar een uitvoeringsregeling vanuit de Europese Commissie waarin zij hetzelfde zal zeggen, namelijk dat het niet is toegestaan en dus ook onwenselijk is. Vanuit klimaat oogpunt maar ook vanuit marktmechanisme oogpunt zou ik het niet willen doen. Dus nogmaals, ik ben er erg terughoudend in.

De **voorzitter**:

Een vraag van de heer Boutkan.

De heer **Boutkan** (PVV):

Toch even voortbordurend op de vragen van de heer Pierik — dank daarvoor — is de vraag aan de staatssecretaris: op welke analyse vanuit het ministerie baseert de staatssecretaris dat die prijzen zullen stijgen en er dus ongewenste stoffen dit land binnen zullen komen? Zo zeg ik het dan maar voorzichtig. Kan de staatssecretaris dus de analyse aanleveren waarop hij die terughoudendheid en die focus op bepaalde zaken baseert? Dan kom ik daar nog weleens op terug.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ik deel die analyse zojuist hier, namelijk dat er sprake zal zijn van stijgende prijzen omdat de vraag enorm zal toenemen vanwege het feit dat wij die bijmengverplichting voor de bebouwde omgeving en dus ook voor de glas- en tuinbouw fors hebben verlaagd. Dat heeft nou eenmaal tot effect dat er meer vraag zal zijn. Nogmaals — ik val in herhaling — wij interpreteren de regels zo dat het niet mag. Daar zijn inmiddels ook een aantal juridische zaken over geweest. Wij verwachten dat de Europese Commissie dit najaar, dus ergens in de komende drie maanden, ook zal zeggen dat het niet mag. We zien ook risico's op het gebied van de duurzaamheidscriteria. En we zien risico's ten aanzien van de prijs voor huishoudens. Dat alles maakt dat ik niet bereid ben om die beweging te maken en ik het verstandig vind om het te houden zoals we het nu hebben.

De heer **Boutkan** (PVV):

U valt niet in herhaling en dergelijke, zeg ik tegen de staatssecretaris, want u geeft geen antwoord. Mijn vraag was namelijk: op basis van welke analyse doet u vanavond deze uitspraken? Ik zou die analyse graag zwart-op-wit van u willen ontvangen.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Als u het op schrift wilt hebben, kunt u het van mij op schrift krijgen. Dat is geen enkel probleem, maar u krijgt dan hetzelfde antwoord, misschien alleen met wat extra zinnen. Maar als het schriftelijk moet worden gegeven, ga ik het schriftelijk geven.

De heer **Boutkan** (PVV):

Maar hier maak ik toch wel bezwaar tegen. De staatssecretaris refereert aan analyses en dergelijke. Ik vraag: wat is er dan onderzocht in die analyses? Die analyses zie ik dan graag tegemoet. Dan kan hij vervolgens zeggen: u krijgt hetzelfde antwoord op schrift als wat ik nu zeg. Maar als ik dat antwoord van de staatssecretaris goed begrijp, betekent dat dus dat deze antwoorden vanavond ter plekke uit de ambtelijke organisatie richting de staatssecretaris komen. Dit is dus niet voor die tijd onderzocht. Dat is mijn conclusie dan.

De **voorzitter**:

Graag een reactie van de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Nogmaals, als mij gevraagd wordt om dat nog uitgebreider op papier te zetten, ben ik daar van harte toe bereid. Ik probeer altijd goed te luisteren naar de behoeften van de Kamer. Dat probeer ik in alle Kamerdebatten te doen. Ik probeer te kijken: waar zit de ruimte en hoe worden de belangen gewogen? Maar op een aantal onderdelen maak ik nou eenmaal een andere belangenafweging.

Dan val ik dus wel weer in herhaling: het standpunt van Nederland was en is dat het niet

in overeenstemming is met wat er in Europa mag. Wij verwachten ook gewoon dat er binnen drie maanden een uitspraak zal komen van de Europese Commissie, die zal zeggen: het mag niet. En als je dat weet, vind ik het heel onverstandig om te zeggen: we gaan het toch nu doen en dan moeten we over drie maanden het besluit maar gaan terugdraaien. Daarnaast zie ik risico's ten aanzien van de herkomst en de klimaatwinst die we daarmee maken. En ik zie een risico als het gaat om de bijmengverplichting die we in Nederland hebben voor de bebouwde omgeving en de glas- en tuinbouw, namelijk het risico dat je daar extra vraag gaat toevoegen, want dan zul je zien dat de prijs zal gaan stijgen. Dat is uiteindelijk mijn totaalafweging hierin. Als u het daar niet mee eens bent, dan hoor ik dat, maar dit is mijn afweging.

Mevrouw **Van Groningen** (VVD):

Dank voor uw constructieve meedenken; dat merken we namelijk inderdaad en dat is alleen maar heel fijn.

We merken natuurlijk ook dat deze massabalanssystematiek ons allen aan het hart gaat, omdat wij een gelijk speelveld willen en ook graag bio-Ing gewoon in Nederland mogelijk willen maken. Ik denk dat veel bedrijven kunnen opschalen als het eenmaal mogelijk is, dus ik durf met u van mening te verschillen over of er een prijsstijging komt. Ik denk dat die er niet komt, omdat we dan gaan opschalen.

Maar ik wil naar het volgende. We hebben enige tijd geleden een tik op onze vingers gekregen van de Europese Commissie. Dat ging over de bebouwde omgeving en de bijmengverplichting daarbij. Dat betreft artikel 34 VWEU. Naar aanleiding daarvan moest vanuit KGG de wet worden bijgesteld om toch die bijmengverplichting mogelijk te maken. U stelt dat we over drie maanden uitsluitsel krijgen, maar wat nu als blijkt dat het wél mag? Heeft u dan interesse om dit wel mogelijk te maken? Ik ben niet op zoek naar wat niet kan, maar ik wil zorgen dat we deze industrie de helpende hand bieden. Het mag in Duitsland, het mag in Italië en het mag in Spanje, maar hier mag het niet. Ik vind dat een ongelijk speelveld en dat moeten we niet willen.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ik maak even onderscheid tussen massabalans en GvO. GvO heeft dat effect, dus ik zou het dan nog steeds ten aanzien van GvO's niet willen. Als het gaat om massabalans, dan volg ik dezelfde redenering zoals ik in het begin ook deed. Ik ga dan voor het Europese gelijke speelveld. Als er op massabalans gezegd wordt dat we het toestaan op Europees niveau, dan ben ik van harte bereid om dat ten aanzien van massabalans, en dus niet van GvO's, te doen. We hebben het standpunt al een tijd ingenomen als het gaat om het feit dat het niet mag. We verwachten ook dat de Europese Commissie zal zeggen dat het niet mag. Ik vind het dan onwenselijk om nu als Nederland, drie maanden voor het gevraagde besluit dat we vanuit Brussel zouden willen, te zeggen dat we nu iets anders gaan doen. Als Brussel zegt dat massabalans zou mogen, dan ben ik natuurlijk van harte bereid om dat te volgen, juist ook vanwege dat Europese gelijke speelveld.

De **voorzitter**:

Oké, u kunt verdergaan.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ik zal u uiteraard informeren op het moment dat we weten wat daaruit komt.

Dank, voorzitter. Dan ben ik inmiddels bij het kopje overig en bij de amendementen. Ik heb al een amendement geapprecieerd. Mevrouw Van Groningen had nog een tweetal vragen gesteld over regeldruk. Zij vroeg wat we daar concreet aan gaan doen. We hebben van het ATR te horen gekregen dat op dit onderdeel de regeldrukeffecten goed in beeld zijn gebracht. Ondernemers zijn ook tijdens diverse bijeenkomsten geïnformeerd over de implementatie. We hebben een aantal maatregelen genomen, waaronder de inboekdienstverlener die we hebben geïntroduceerd als het gaat om de administratieve lasten voor kleine ondernemers. Juist voor kleine ondernemers en ook inwoners is dit een enorme verbetering en verlaging van de administratieve lasten. Ook is de verplichting voor de raffinaderijen opgeheven. Daarnaast kijken we continu met de NEa hoe we ervoor kunnen zorgen dat we de regeldruk voor met name kleine ondernemers zo goed mogelijk kunnen verlagen.

Mevrouw Van Groningen vroeg ook nog naar de drempelwaarde. Wij verwachten dat de drempelwaarde hier juist enorm veel gaat helpen. Veel ondernemers hoeven door deze limiet niet te voldoen aan de brandstoftransitieverplichting.

Dat waren de antwoorden op de vragen uit het mapje overig. Dan mijn laatste mapje, en dat zijn de amendementen. Ik heb al iets gezegd over het amendement van mevrouw Veltman en mevrouw Van Groningen over de correctiefactor in de wet tot einddatum 2030. Ik kan dit amendement oordeel Kamer geven, conform de argumentatie die ik eerder gaf.

Het amendement ten aanzien van de bio-ethanol kan ik ook oordeel Kamer geven. Het is zo dat er vanuit het mobiliteitsoogpunt eigenlijk geen reden is om dit te doen. Tegelijkertijd zien we natuurlijk wel wat er gebeurt in de wereld en zien we wat er gebeurt ten aanzien van onze industrie. Juist vanuit dat industriebelang denken wij dat het voordeel kan hebben, en ook een competitief voordeel kan creëren voor Europese bio-ethanolbedrijven. Vandaar dat ik dit amendement ook aan het oordeel van de Kamer zou willen laten.

Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Ja, er wordt gezwaaid. De heer Bamenga heeft een vraag.

De heer Bamenga (D66):

Ik heb een onbeantwoorde vraag. Ik heb eerder gevraagd wat de inhoudelijke overwegingen zijn. De staatssecretaris heeft aangegeven dat België het doet en dat we een gelijk speelveld willen creëren. Daarom gaan we dat op die manier doen. Mijn vraag is dan alleen nog steeds niet beantwoord, want ik was meer op zoek naar een inhoudelijke overweging die losstaat van België. Dat is eigenlijk de vraag.

Staatssecretaris Aartsen:

Dan moet ik er natuurlijk weer het juiste mapje bij gaan zoeken. Maar dat maakt niet uit.

De heer Bamenga (D66):

Sorry. U trok zelf een lijn richting fraude. Daarom dacht ik: misschien hoort dit onder het kopje fraude. Vandaar dat ik nog even gewacht heb.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Heel goed. De kern is dat het kopje overig om zeer weinig grondstoffen gaat. Daarvan zeggen we: de toegevoegde waarde van schrappen weegt daar niet op tegen de toegevoegde waarde van behouden. Nogmaals, dat is omdat het om een vrij limitatief groepje grondstoffen zal gaan.

De heer **Bamenga** (D66):

Dank u wel voor deze reactie.

Een tweede vraag die ik nog heb, gaat over de investeringshorizon. Daar hebben we over gesproken, en over het feit dat ik graag zou zien dat die op 2040 wordt gezet. Daarover was de houding van de staatssecretaris wat mij betreft afwachtend. De staatssecretaris verwijst naar andere landen, waaronder Duitsland, dat wel besloten heeft om naar 2040 te gaan. Ik vroeg me af waarom Nederland niet voorop wil lopen, in plaats van maximaal te kijken naar wat de omgeving doet. Als wij gaan voor een gelijk speelveld met Duitsland, zouden we juist willen dat de horizon op 2040 gezet wordt.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Het was absoluut niet mijn bedoeling om terughoudend over te komen. Ik ben voornemens om de horizon te verruimen tot voorbij 2030. De vraag is alleen of je dat wil doen tot 2035 of tot 2040. Dat hangt er natuurlijk van af of je dat met Duitsland of met België doet. Ik zei al: Frankrijk heeft 2035, Duitsland 2040 en we zijn nog aan het kijken wat België doet. Je wil natuurlijk niet alleen de horizon verruimen, maar je wil ook weten hoe hoog het doel wordt, en hoe hoog het doel per sector wordt. Dat zijn we op dit moment nog aan het verkennen. Nogmaals, ik sta er heel positief tegenover om dat te doen, omdat ik zie dat je investeringszekerheid wil bieden. We moeten er alleen nog even goed over nadenken wat de horizon wordt en hoe hoog we het doel per sector willen vaststellen, gecombineerd met wat ze in België, Duitsland en Frankrijk doen.

De **voorzitter**:

Een volgende vraag van de heer Boutkan.

De heer **Boutkan** (PVV):

Eigenlijk heb ik de opmerking dat ik nog een openstaande vraag aan de staatssecretaris heb.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Zou u die kunnen herhalen?

De **voorzitter**:

Ja, misschien kunt u de staatssecretaris even op weg helpen.

De heer **Boutkan** (PVV):

Met alle liefde wil ik dat doen, voorzitter. In mijn inbreng heb ik aan het begin een heel rijtje van bedrijven genoemd die noodgedwongen gestopt zijn, de stekker eruit getrokken hebben enzovoort. Ik heb ook gezegd dat dat lijstje niet compleet is. Mijn vraag was: als deze bedrijven geen toekomst zien in het produceren van dit soort biobrandstoffen, wie gaat er dan wel brood in zien? En welke maatregelen kunnen er volgen vanuit het kabinet? Mijn vraag is met name wie er wel brood in zien.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Dat zei ik in mijn inleiding in reactie op wat er gebeurt. Het is niet zo dat deze bedrijven zeggen dat ze geen brood meer zien in specifiek biobrandstoffen. Overigens zeg ik erbij: als dat wel zo zou zijn, dan helpt dit wetsvoorstel juist om er brood in te zien. Dit wetsvoorstel creëert vraag en markt. Als er markt is, is er vaak ook aanbod en kun je er dus brood in zien. Dit wetsvoorstel zorgt juist voor marktcreatie tot 2030, en het liefst ook daarna, zodat je kunt investeren.

Ik gaf net ook aan dat er nog een hele hoop andere factoren zijn, zoals de energieprijzen, netcongestie en stikstof, die helaas hebben bijgedragen aan het feit dat dit soort bedrijven niet meer investeren in Nederland. De kernvraag is uiteindelijk: kun je in Nederland überhaupt een boterham verdienen met dit soort bedrijven? Voor biobrandstofbedrijven denk ik niet dat dat draait om het feit dat er geen markt of vraag is. Ik denk dat die vraag er is. Met dit wetsvoorstel creëren we die juist. Ik denk dat het ligt aan een aantal andere onderdelen in Nederland. We moeten de komende jaren goed kijken hoe investeringszekerheid en het belang daarvan eruitzien. Ik denk dat dat een politieke vraag is voor na de verkiezingen. Welke onderwerpen vind je belangrijk? Zet je in op economie en investeringszekerheid? Dat hoofdstuk mist volgens mij nog in het verkiezingsprogramma van de PVV. Maar ik had aan het begin van de avond beloofd dat ik er geen verkiezingsdebat van zou maken. Juist met een goed investeringsklimaat, investeringszekerheid en een goed vestigingsklimaat kun je in Nederland een boterham verdienen met vernieuwende technologieën. Dat is echt een onderwerp waar wij in de komende tijd over door moeten praten.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Meneer Boutkan, u bent door uw vier interrupties heen. O, excuus, u had nog een openstaande vraag. Gaat uw gang.

De heer **Boutkan** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Naar aanleiding van het antwoord van de staatssecretaris het volgende. De bedrijven die gestopt zijn, zijn toch niet gek? Die weten toch ook wat er speelt? Volgens sommige partijen zijn die kind aan huis bij het ministerie, bij zowel uw collega van KGG als bij IenW. Zij trekken niet voor niets de stekker eruit of stoppen niet voor niets met hun investeringen. Dat betekent toch dat er iets aan de hand moet zijn? Ik hoor de staatssecretaris zeggen: we moeten na de verkiezingen maar kijken wat het gaat worden. Maar daar hebben die bedrijven, en vooral hun werknemers, op dit moment geen boodschap aan. Zij zitten nu gewoon met het feit dat die handel gestopt is. Mijn vraag aan de staatssecretaris is dus: hoe gaan wij dit toch uit het slop trekken, op zeer korte termijn? Als we moeten gaan wachten op iets nieuws, kunnen we voorlopig nog wel even blijven zitten, denk ik. En dan maak ik het niet politiek.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Uiteindelijk zit de kern daar natuurlijk in. Ik bedoel: die bedrijven zijn niet gek. Die bedrijven zitten aan de ene kant te wachten op vraag naar hun product. Dat regelen we met dit wetsvoorstel, zodat er veel vraag zal komen, ook in Europees verband, naar hun product. Aan de andere kant kijken ze of ze een businesscase kunnen rondrekenen. Belastingen, wet- en regelgeving en regeldruk tellen daarin mee. Ik ben heel blij dat deze regering ervoor heeft gekozen om een aantal maatregelen te nemen die goed zijn voor het vestigingsklimaat voor dit soort bedrijven. We hebben de IKC-regeling

teruggebracht. We hebben de CO₂-heffing on hold gezet. We hebben in dit kabinet ook het amendement-Van der Lee van twee jaar terug kunnen terugdraaien. De Kamer had dat amendement aangenomen, waarna je zag dat grote en belangrijke bedrijven dreigden uit Nederland te vertrekken. Ik denk dat dergelijke grote en belangrijke politieke vragen ook deze verkiezingen weer op tafel liggen.

Het kabinet wil graag zorgen dat dit soort bedrijven in Nederland blijven en gaan investeren. Uiteindelijk zullen we er met elkaar als politiek over moeten nadenken hoe we Nederland aantrekkelijk houden voor dit soort investeringen en voor dit soort bedrijven.

De **voorzitter**:

Ook mevrouw Van Groningen heeft een onbeantwoorde vraag. Of twee zelfs.

Mevrouw **Van Groningen** (VVD):

Ik had nog een vraag gesteld over waterstof. We willen heel graag helder krijgen hoe we omgaan met waterstof als blijkt dat het onvoldoende beschikbaar is. Komt er dan een soort overgangsregeling? Het lijkt me goed om daar helderheid over te hebben. U heeft heel veel gezegd over waterstof, maar het antwoord op deze vraag heb ik niet gehoord. Maar ik had ook veel vragen gesteld.

Verder hebben we een concrete vraag gesteld in relatie tot onze VVD-motie over regeldruk. Daar heeft u een aantal dingen over gezegd. U heeft ook een aantal concrete voorbeelden genoemd. Maar wat doen we nu precies om die regeldruk te verminderen in relatie tot RED III? En wat doen we als uiteindelijk blijkt dat de regels te complex of te duur zijn, waardoor investeringen wegvloeien naar het buitenland? Hebben we dan nog de mogelijkheid om dingen aan te passen?

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ten aanzien van waterstof en een eventuele overgangstermijn gaf ik al aan dat er nu een voorziene capaciteitsplanning ligt met bestaande projecten en projecten die concreet in aanbouw zijn. Daar is het pad op gebaseerd. Die planning valt onder mijn collega van KGG, die daar breed de verantwoordelijkheid voor heeft.

In dit wetsvoorstel introduceren we heel bewust ook de raffinageroute, zodat die ook ingezet kan worden. Op die manier kan je al vroegtijdig de vraag naar groene waterstof gaan creëren, waarbij je die route ook kan inzetten als een credit om andere zaken te doen. Ik denk dat die raffinageroute hier een heel belangrijke rol in speelt.

Dan nog een opmerking over de regeldruk. Nogmaals, er zitten een aantal punten in het wetsvoorstel om naar de regeldruk te kijken. Ook de NEa kijkt continu naar wat er aan regeldruk op de ondernemers afkomt. Als blijkt dat dat te veel is, moet dat blijken uit de rapportages vanuit de NEa. Sowieso houdt deze in de gaten hoe het gaat met de implementatie van dit soort wetgeving. En anders krijgen we het via u ongetwijfeld in de Kamer te horen. En we hebben een evaluatie in 2029 voorzien. Dan zal dit ongetwijfeld ook komen opzetten. Dat zijn de drie dingen die we proberen te doen.

Mevrouw **Van Groningen** (VVD):

Dank voor de antwoorden. Deze zijn heel verhelderend. Het is ook goed dat we dit periodiek monitoren. Ik vind het belangrijk dat bedrijven ook weten waar ze eventueel

terecht kunnen. Hebben we een soort meldpunt? Wellicht is dat er, maar ik heb geen idee. Indien ja, kunnen we dat dan ook goed communiceren? Het is wel belangrijk dat we, als ze tegen belemmerende regelgeving aanlopen, dat ook zo snel mogelijk weten, zodat we een aanpassing kunnen doen.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ik zou bijna grappend zeggen: vincent.karremans@minez.nl. Daar mag u zich melden voor alle regels en dan mag hij het regelen.

De **voorzitter**:

Maar u maakt ze.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ja, precies. Nee, alle gekheid op een stokje: regulier is dat bij de NEa het geval. Ik geloof dat de RVO ook een meldpunt heeft als het gaat om knellende regels. En er worden volgens mij nu ook allerlei dingen in het kader van die regeldruk ingesteld. Er gebeurt dus van alles. Weet ons te vinden en weet de Kamerleden te vinden, dan komt het negen van de tien keer goed.

De **voorzitter**:

Oké, ik kijk naar links voor nog een vraag of onbeantwoorde vraag.

De heer **Pierik** (BBB):

Ik heb toch nog een concrete vraag over die massabalans. Ik heb bijvoorbeeld de vraag gesteld hoe de staatssecretaris denkt in de zeevaartsector het gebruik van bio-Ing te stimuleren of er handen en voeten aan te geven, als die massabalansroute niet wordt ingevoerd. Op die vraag is nog geen antwoord gekomen.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Met uw goedkeuring kom ik daar even in de tweede termijn op terug. Ik zit nu niet in de map ten aanzien van massabalans.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik kijk nu even naar links. Er zijn geen vragen meer. Ik stel voor dat we overgaan naar de tweede termijn. Ik begrijp dat u niet nog een tweede schorsing wenst.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Misschien zo meteen na de moties.

De **voorzitter**:

Goed. Dan kijk ik naar mijn linkerzijde, allereerst naar de heer Bamenga voor de tweede termijn.

De heer **Bamenga** (D66):

Dank u wel, voorzitter. Dank aan de staatssecretaris voor alle antwoorden en reacties op het betoog. Fijn ook dat de staatssecretaris heeft aangegeven dat hij voornemens is de investeringshorizon verder te verruimen. Ik wil aan de hand van de motie de staatssecretaris daarin ondersteunen, maar ik wil ook de brede steun in het veld onderschrijven.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat RED III-regelgeving nu slechts tot 2030 is vastgelegd;

overwegende dat bedrijven die investeren in hernieuwbare brandstoffen behoefte hebben aan een langjarige horizon om hun investeringen terug te verdienen en nieuwe projecten aan te gaan;

overwegende dat er brede steun in het veld is voor een langere looptijd van de RED III en Duitsland heeft gekozen voor een looptijd van 2040;

verzoekt de regering om de investeringshorizon van de RED III-wetgeving te verlengen tot 2040 om een gelijk speelveld in Europa te waarborgen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Bamenga en Thijssen.

Zij krijgt nr. 10 (36766).

De heer **Bamenga** (D66):

Dat was het.

De **voorzitter**:

Dat was het? Oké. Dan is het woord in de tweede termijn aan de heer Pierik.

De heer **Pierik** (BBB):

Dank, voorzitter. Ik wil ook de staatssecretaris bedanken voor zijn uitgebreide antwoorden. Ik was niet helemaal tevreden over het antwoord op het gebied van die massabalans, maar dat komt later nog terug. In ieder geval vind ik het wel goed om van de staatssecretaris te horen dat, als de Europese Commissie groen licht geeft om dat wel te omarmen, hij daar toch nog heel serieus naar wil kijken. Wat mij betreft zou dat ook een toezegging zijn van de staatssecretaris. Mijn inschatting is dat er veel meer mogelijkheden in Europa moeten zijn. We moeten dat dan in Nederland zo snel mogelijk gaan invoeren. Dat over de massabalans.

Dan heb ik nog een motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de productie en het gebruik van groene waterstof in transport bijdragen aan het terugdringen van de uitstoot van stikstof, fijnstof én CO₂, wat goed is

voor ondernemers in het wegtransport en het behalen van de desbetreffende (inter)nationale doelstellingen;

overwegende dat de inzet van groene waterstof voor het ontzwavelen van diesel in een raffinaderij indirect bijdraagt aan het verschonen van de mobiliteit, maar dat de directe inzet van groene waterstof voor zwaar wegvervoer noodzakelijk is voor de vergroeningsopgave van deze sector;

overwegende dat door de correctiefactor op 1 te stellen er geen level playing field ontstaat tussen de raffinageroute en het directe gebruik van groene waterstof in mobiliteit;

verzoekt de regering bij de implementatie van RED III een subdoel van 2 petajoule vast te stellen voor het directe gebruik van groene waterstof voor de sector land,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Pierik.

Zij krijgt nr. 11 (36766).

De heer Pierik (BBB):

Dat was het, voorzitter. Dank je wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Het woord is aan de heer Boutkan.

De heer Boutkan (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Tot slot toch nog even een vraag van onze kant. Waarom blijft de staatssecretaris vasthouden aan de eenzijdige focus op waterstof en elektrificatie? Dat betreft een al jaren geleden uitgestippelde politieke lijn die inmiddels is achterhaald door de stagnatie in waterstof en de toenemende netcongestie. Voor veel transportondernemers is de overstap naar waterstof en elektriciteit in de praktijk simpelweg geen optie. Dat zou deze staatssecretaris toch moeten aanspreken? De vraag is waar die vasthoudendheid bij het ministerie — lees: de staatssecretaris — toch vandaan komt. Dat vraag ik aan deze staatssecretaris.

Dank u wel.

De voorzitter:

Prima. Er is een vraag van de heer Thijssen.

De heer Thijssen (GroenLinks-PvdA):

Ik heb nog even gekeken naar de wetenschappers die zeggen dat de hemel op ons hoofd gaat vallen. Ik kom niet verder dan Asterix en Obelix. Maar ik vind het nogal wat, een klimaatontkenner hier in de Tweede Kamer terwijl Nederland toch echt wordt bedreigd door klimaatverandering. Ik wil dus toch even aan de heer Boutkan vragen welke wetenschappers hij nou precies bedoelt die het opnemen tegen het klimaatpanel van de Verenigde Naties.

De heer **Boutkan** (PVV):

We hebben het er natuurlijk over gehad. Ik kijk ook een beetje naar de tijd, want ik wil mijn trein dadelijk halen. Ik denk namelijk ook aan het milieu. We hebben, zeg maar, de tien klimaatvoorspellingen gehad die nooit zijn uitgekomen. Die voorspellingen zijn gedaan door allerlei mensen. Vervolgens hebben we natuurlijk de bekende klimaatfilm van Al Gore gehad, die ook voorspelde dat de aarde zou vergaan. We hebben het natuurlijk ook gehad over de dramatische afkalving van onze ijskappen en dergelijke. Ook daaraan hebben de nodige wetenschappers gerefereerd. Daar zal de heer Thijssen het op dit moment mee moeten doen. Ik begrijp natuurlijk dat hij nog volop doelt op zijn Greenpeacetijd door hier te zitten oreren richting de PVV, maar daar trappen wij niet in.

De heer **Thijssen** (GroenLinks-PvdA):

Sorry hoor, maar welke wetenschappers bedoelt meneer Boutkan nou? Een van de grootste uitdagingen van de mensheid veegt hij even aan de kant en dan heeft hij geen antwoord op de vraag welke klimaatwetenschappers hij bedoelt. Bedoelt hij bijvoorbeeld de film van Al Gore? Al Gore is geen wetenschapper. Al Gore haalt heel veel wetenschappers aan; Al Gore vertelt het verhaal van de klimaatwetenschappers. Die klimaatwetenschappers zeggen elke zoveel jaar weer: we kijken naar allerlei scenario's en steeds weer blijkt dat we zitten in het slechtste scenario dat we voorspelden. It is happening, meneer Boutkan. Het wordt tijd dat de PVV actie onderneemt om Nederland veilig te houden.

De heer **Boutkan** (PVV):

In goed Nederlands is het "het gebeurt", in plaats van elke keer die Engelse termen te gebruiken. De Nederlandse taal is een prachtige, mooie taal, zeg ik maar meerdere malen.

Nogmaals, er zijn meerdere wetenschappers. Ik heb net een paar voorbeelden gegeven. U zegt elke keer dat ze in het rijtje van die VN-wetenschappers en dergelijke moeten passen. Er zijn tot nu toe zat dingen bewezen die bijvoorbeeld zeggen: zo laat, in jaar zoveel, begint de zeespiegel te stijgen. Dat is niet gebeurd. Ze zeggen: zo laat begint de temperatuur te stijgen. Dat is ook niet gebeurd. Dus ja, ik zal mijn huiswerk beter doen, als u daarmee tevreden bent, door even een heel lijstje met wetenschappers te gaan halen. Beschouwt u dat als een toezegging van mijn kant.

Ik dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Boutkan. Het woord is aan mevrouw Van Groningen.

Mevrouw **Van Groningen** (VVD):

Voorzitter, dank u wel. Laat ik beginnen met te zeggen dat ik de constructieve houding van de staatssecretaris enorm waardeer, want hij ziet het belang van het stimuleren van onze economie, het voorkomen van afhankelijkheidsrelaties met landen buiten de Europese Unie en natuurlijk ook de wens om innovatie en bedrijven hier te houden.

Voordat ik naar mijn moties ga, wil ik nog even stilstaan bij de toezegging om bij de Europese Commissie om een verruiming van Annex IX-B-onderzoeken te vragen. Kan de staatssecretaris ons per brief op de hoogte stellen van deze ontwikkeling? Dat geldt overigens ook voor zijn aankondiging om bij KGG na te vragen hoe het zit met de 11 of

12 petajoule voor de sector. Ik vraag dit naar aanleiding van die investering in waterstof en bio-lng. In zijn betoog gaf de staatssecretaris namelijk aan dat hij dat even moest navragen bij zijn collega van klimaatzaken. Het zou fijn zijn als hij ons dat antwoord toe zou kunnen zenden.

Ik heb drie moties, voorzitter. De eerst gaat over investeringszekerheid tot in ieder geval 2035, een motie die op een-op-een is gekopieerd door D66. "Maar met een andere termijn", zeg ik er dan maar even wel bij!

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de RED III-doelen nu slechts tot 2030 zijn vastgelegd;

constaterende dat buurlanden hun sectoren meer zekerheid bieden en deze niet onnodig belemmeren;

overwegende dat bedrijven die investeren in hernieuwbare brandstoffen behoefte hebben aan een langjarige horizon om hun investeringen terug te verdienen en nieuwe projecten aan te gaan;

overwegende dat verlenging van de horizon meer duidelijkheid, rust en ruimte voor innovatie biedt en bijdraagt aan een gelijk speelveld in Europa;

verzoekt de regering om de investeringshorizon onder de RED III-wetgeving in ieder geval te verlengen tot 2035, om investeringszekerheid te bieden en, indien blijkt dat omringende landen zoals Duitsland en België een langere horizon hanteren, dit gelijke speelveld ook in Nederland te waarborgen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Groningen en Veltman.

Zij krijgt nr. 12 (36766).

Mevrouw **Van Groningen** (VVD):

Dan ga ik door naar de tweede motie, die vraagt om een jaarlijkse evaluatie van het gelijke speelveld.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Nederland vanaf 2026 sectorspecifieke CO₂-reductieverplichtingen invoert voor het wegvervoer, de zeevaart en de binnenvaart;

constaterende dat de binnenvaartsector bijzondere zorgen uit over de beschikbaarheid en betaalbaarheid van duurzame alternatieven, terwijl ook in wegvervoer en zeevaart verschillen met buurlanden tot concurrentienadeel kunnen leiden;

verzoekt de regering om jaarlijks te evalueren welke verschillen er zijn met buurlanden en wat de gevolgen daarvan zijn voor de concurrentiepositie van het Nederlandse wegvervoer, de zeevaart en in het bijzonder de binnenvaart en havens;

verzoekt de regering dit te doen in overleg met de verschillende partners uit die sectoren, en de Kamer hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Groningen en Veltman.

Zij krijgt nr. 13 (36766).

Mevrouw **Van Groningen** (VVD):

Tot slot een motie naar aanleiding van het betoog van de staatssecretaris over mijn vraag of het mogelijk is om die bio-lng en de massabalans mogelijk te maken als dat mag van Europa. De heer Pierik vroeg daar net ook om.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat RED III, Richtlijn (EU) 2023/2413 artikel 30 (1) expliciet ruimte biedt voor de massabalanssystematiek voor gasvormige en vloeibare brandstoffen, mits de methode betrouwbaar en transparant is;

overwegende dat dit reeds wordt toegepast voor biogas, echter niet voor bio-lng, terwijl Duitsland, Frankrijk, Spanje en Italië dit wel toepassen;

overwegende dat er momenteel gesprekken worden gevoerd met de Europese Commissie over de massabalanssystematiek;

verzoekt de regering om indien blijkt dat de massabalanssystematiek Europees is toegestaan zo snel mogelijk toe te staan dat bio-lng via de massabalanssystematiek toegepast kan worden, en de sector en de Kamer hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Groningen en Veltman.

Zij krijgt nr. 14 (36766).

Mevrouw **Van Groningen** (VVD):
Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:
Hartelijk dank. Het woord is aan de heer Thijssen.

De heer **Thijssen** (GroenLinks-PvdA):
Dank, voorzitter. Ik vraag niet om de toezegging dat ik een lijstje van de heer Boutkan krijg met volgens mij niet-bestaand wetenschappelijk onderzoek, maar ik wil toch nog wel even reageren. Ik zou het namelijk fijn vinden als de heer Boutkan zijn huiswerk zou doen en gewoon de klimaatwetenschap zou gaan lezen en tot zich zou gaan nemen. Daarna kan hij dan met verstandige voorstellen komen.

Ik heb nog een aantal punten voor de staatssecretaris. Ik begin met het elektrisch vervoer en het feit dat we daarop moeten overstappen, omdat we daar waar dat kan biobrandstoffen niet moeten inzetten. We moeten juist nu overgaan op elektrisch vervoer. De Klimaat- en Energieverkenning, zeg maar de tussenrapportage over hoe het gaat met de omslag naar een duurzame samenleving en elektrisch vervoer, laat namelijk zien dat er minder dan 5% kans is dat de doelen voor mobiliteit gehaald worden. Maar volgens mij heb ik de staatssecretaris tegelijkertijd wel aan mijn zijde en zegt hij ook: het zou toch wel beter zijn om bij de personenmobiliteit over te gaan op elektrisch. Dus toch nog een keer de vraag aan de staatssecretaris: kan hij niet in combinatie met deze wet daarnaar kijken en met extra maatregelen komen?

We hebben het ook gehad over fraude. Ik maak mij er hele grote zorgen over dat wij nu meer biobrandstoffen gaan produceren, dat dat kan leiden tot verdere ontbossing en dat we daarmee niet alleen de klimaatdoelen niet helpen, maar meer CO₂ uitstoten. Deelt de staatssecretaris die zorg? Nou, ik heb die zorg in ieder geval. Dan moeten we heel erg goed handhaven en heel erg goed toezicht houden op wat er nou precies ons land in komt en of dat wel duurzaam is en voldoet aan de strenge duurzaamheidseisen. De staatssecretaris zegt dat dat dan in Europa moet gebeuren. Maar het is toch een Nederlandse organisatie die in Rotterdam en in andere havens gaat kijken wat dit land binnenkomt? Dat gaan we toch niet uitbesteden aan Europa? De capaciteit van die diensten is al schaars en het risico op fraude wordt alleen maar groter. Als wij dus meer gaan importeren, betekent dat ook dat er fiks wat capaciteit bij moet bij die Nederlandse toezichthouder. Is de staatssecretaris dat met mij eens? En zo ja, hoeveel gaat hij dan intensiveren? Daar horen namelijk gewoon budgetten en fte's bij, om dat beter te kunnen controleren.

Tot slot, voorzitter.

De **voorzitter**:
Voordat u verdergaat heeft u een interruptie van uw buurvrouw, mevrouw Van Groningen.

Mevrouw **Van Groningen** (VVD):
Ik heb vanavond veel naar u geluisterd en elke keer komt u vanuit PvdA-GroenLinks — dat zeg ik namelijk graag — met vragen om additioneel beleid en om weer strengere maatregelen. Ik vind het een beetje een utopisch denkbeeld dat we morgen alles geëlektrificeerd hebben en dat die bedrijven dat allemaal in één dag kunnen. Laten we

heel eerlijk zijn: ook het wegvervoer heeft gewoon waterstof nodig, zeker als we kijken naar zware transporten zoals in de bouw. Ik ben gewoon bang — en ik ben benieuwd hoe u daarnaar kijkt en waarom u dit zo wilt — dat met uw strengere maatregelen alles onbetaalbaar gaat worden, niet alleen voor bedrijven, maar ook voor de gewone Nederlander die elke dag met zijn auto naar het werk gaat, afhankelijk is van die auto omdat dat de enige manier is om daar te komen, bijvoorbeeld in de haven waar die werkt. Wat gaat u dadelijk zeggen tegen al die mensen die gewoon hard werken in de haven — waar volgens mij de PvdA vroeger voor opkwam — als die bedrijven straks moeten stoppen omdat het ze qua regelgeving en qua kosten over het hoofd groeit? Wij willen het graag betaalbaar houden, maar wat is dan uw antwoord aan die bedrijven en aan die arbeiders?

De voorzitter:

Het woord is aan de heer Thijssen en mevrouw Van Groningen mag via de voorzitter spreken, alstublieft.

De heer Thijssen (GroenLinks-PvdA):

Dat is toch wel de wereld op zijn kop. U praat tegen dé partij die het altijd heeft over klimaatrechtvaardigheid en dat betekent dat mensen het mee moeten maken. Er was niet zo heel erg lang geleden belastingwetgeving die ervoor zorgde dat er veel meer elektrische auto's werden verkocht. Waarom? Omdat het financieel gewoon beter was dan een fossiele auto. Wij bepleiten al jaren dat we ervoor moeten zorgen dat leaseauto's allemaal elektrisch worden. Dat gaat nu inderdaad gebeuren. Dan weten we namelijk dat die over vijf tot acht jaar tweedehands worden, waardoor elektrisch rijden veel beter betaalbaar wordt voor iedereen in Nederland. Wij hebben dus uitgebreide transitiepaden naar hoe we komen tot die klimaatneutrale samenleving, en wij hebben er een heel scherp oog voor dat iedereen dat moet kunnen meemaken.

Heel belangrijk is daarbij ook dat wij niet alleen klimaatbeleid voeren, maar ook aan inkomenspolitiek doen. Bijvoorbeeld: vijf jaar geleden maakten bedrijven winst. Nu maken bedrijven meer winst. 30 miljard winst. 30 miljard extra winst. Wij zeggen: het zijn de Nederlanders die al dat werk verzetten! Als bedrijven heel erg winstgevend worden — en dat was de afgelopen vijf jaar zo: bedrijven maken historische winst, terwijl de mensen nog steeds niet verder zijn dan de koopkracht van 2019 — dan vinden wij het niet meer dan normaal dat wij zeggen: de lonen moeten omhoog! En die lonen kunnen dus ook omhoog, omdat de bedrijven verschrikkelijk winstgevend zijn. Als je zorgt dat mensen meer inkomen hebben, meer koopkracht, dan zorg je er ook voor dat, als er een keer iets is waardoor het klimaatbeleid wat duurder uitvalt voor mensen, ze dat kunnen betalen. Zo doen wij dat.

De voorzitter:

Mevrouw Van Groningen heeft nog een vraag.

Mevrouw Van Groningen (VVD):

Op het gevaar af dat we hier nu een discussie gaan krijgen over dat werken moet lonen, wat ik uiteraard ook vind, zij het niet op de manier waarop de PvdA dat wil regelen of GroenLinks-PvdA. Wij denken dat daar een heel andere knop voor is, namelijk de belasting op arbeid. Als we de lonen omhoog doen, dan wordt namelijk alles duurder. Maar waar ik naartoe wil: u kunt het hier wel hebben over klimaatrechtvaardigheid, maar volgens mij zijn er heel veel mensen die überhaupt nooit een elektrische auto kunnen

kopen, ook niet met de subsidies die erop zitten. Waar het ons om gaat, is dat we een reëel en realistisch klimaatbeleid hebben. Precies zoals de staatssecretaris vandaag zei: dat moeten we stapje voor stapje, robuust en betrouwbaar doen. Dat is de manier waarop we in Nederland het klimaatbeleid zouden moeten willen voortzetten en niet door steeds op te toppen of door CO₂-taksen of taksen op het vliegen in te voeren. We moeten ervoor zorgen dat die sectoren kunnen verduurzamen en daarvoor hebben we een handreiking nodig waarmee we bedrijven de mogelijkheid bieden om te verduurzamen met niet-complexe regelgeving en een gelijk speelveld. Dat is precies waar wij op inzetten.

De heer **Thijssen** (GroenLinks-PvdA):

Ik begrijp werkelijk niets van deze interruptie. Ik snap niet zo goed waarom GroenLinks-PvdA ervoor zou pleiten dat bedrijven of mensen niet kunnen verduurzamen. Als u de lasten op arbeid wilt verlagen, dan is dat prima. Dan vindt u mij aan uw zijde, want dat wil ik ook. Maar ik vind het onbegrijpelijk, echt onbegrijpelijk, dat de VVD hier de hele tijd de mond vol heeft over de hardwerkende Nederlander, terwijl ze ieder jaar weer 30 miljard extra laat wegvloeien naar onnodige winsten van bedrijven. Dit is de grootste sociaal-economische ontwikkeling van de afgelopen vijf jaar en de VVD staat erbij en kijkt ernaar. Als de winsten gelijk zouden zijn aan die uit 2019, dan zou het inkomen van een gezin honderden euro's per maand hoger zijn. Dat is koopkrachtbeleid, maar de VVD doet niks, want de VVD vindt het wel prima dat er overwinsten zijn. De prijzen van de afgelopen jaren zijn niet zo hoog geworden door de hogere lonen, maar vanwege de graaiflatie en de winstflatie. De prijzen stegen en bedrijven zeggen: ik doe er nog wat extra bovenop, zodat ik extra winst kan maken. Dat zien we allemaal terug in de Miljoenennota van uw minister van Financiën.

Voorzitter, ik wil nog één ding zeggen. We kunnen hier wel zeggen dat het haalbaar en betaalbaar is, maar ik vind ook dat iedereen het mee moet kunnen maken. We kunnen wel degelijk hoge eisen stellen, maar we moeten er ook oog voor hebben dat de bedrijven het echt voor elkaar kunnen krijgen.

De **voorzitter**:

Wilt u afronden, meneer Thijssen?

De heer **Thijssen** (GroenLinks-PvdA):

Maar er zijn wel planetaire grenzen. Er is een klimaatverandering aan de gang, die uit de hand loopt. En daar moet op gehandeld worden als je Nederland ...

De **voorzitter**:

Meneer Thijssen, ik wil u vragen om af te ronden.

De heer **Thijssen** (GroenLinks-PvdA):

... veilig wilt houden. Ik zie dat de VVD gewoon niet thuis geeft.

De **voorzitter**:

Ik had twee interrupties per persoon toegestaan in deze tweede termijn. Ik weet niet of de anderen nog interrupties hebben, maar dat ziet er niet naar uit. Daarmee beëindigen we de ... Is de heer Thijssen klaar met zijn bijdrage in de tweede termijn? Excuus.

De heer **Thijssen** (GroenLinks-PvdA):

Helemaal oké. Ik was bijna klaar. Ik had nog één ding. Ik ben blij met de motie van D66 waar ik onder sta om langjarige zekerheid te geven aan bedrijven die hierin willen investeren, want ik denk dat dat nodig is. Je hebt langjarige zekerheid nodig over beleid om de klimaatdoelen te halen en om ervoor te zorgen dat bedrijven weten waar ze aan toe zijn en die investeringen ook echt gaan doen.

Dank, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u. Dan kijk ik even naar de rechterkant. De staatssecretaris wil graag meteen door.

Staatssecretaris Aartsen:

Mijn sociaal-economische hart ging net een slag harder kloppen toen we het over de arbeidsinkomensquote hadden. Toen wilde ik eigenlijk gaan uitleggen ... Nee, voorzitter, dat pad ga ik niet op. Het concept "overwinsten" bestaat niet, zeg ik tegen de heer Thijssen. Bedrijfswinsten zijn investeringen in de toekomst.

Dat gezegd hebbende, voorzitter ... Het was een grapje!

De voorzitter:

Staatssecretaris, ik wil u eventjes onderbreken. Ik wil graag even kort schorsen, omdat we de moties nog uitgereikt krijgen. Ik wil graag eerst even kort schorsen.

Staatssecretaris Aartsen:

Saved by the bell!

De vergadering wordt van 21.45 uur tot 21.52 uur geschorst.

De voorzitter:

Oké, we gaan weer verder. Iedereen heeft de moties uitgereikt gekregen. De staatssecretaris gaat daarop reageren. Tegen de aanwezigen ter linkerkant: u kunt ook weer vragen stellen aan de staatssecretaris. Ik stel voor: twee interrupties en eventueel nog vragen over de appreciaties. We hebben nog even de tijd. Het woord is aan de staatssecretaris.

Staatssecretaris Aartsen:

Dank, voorzitter. Er zijn een paar vragen aan mij gesteld. De VVD vroeg mij nog om een toezegging ten aanzien van de verruiming, het pleidooi dat wij in Brussel zouden houden over de Annex IX-B-brandstoffen. We kunnen netjes in een brief de stand van zaken daarvan geven als we daarover meer te melden hebben.

Als het gaat om de vraag over de 11 of 12 petajoule, de waterstofvraag ...

De voorzitter:

Sorry, ik val u in de rede, maar bij de vorige toezegging moet nog even een termijn, de toezegging over op EU-niveau verkennen wat er met de Annex IX-B-grondstoffen mogelijk is. Wanneer kan die brief komen?

Staatssecretaris Aartsen:

We zitten even te puzzelen waar we dat doen en hoe we dat vormgeven, maar dat zal

rond een Milieuraad zijn. December? Dat is volgens mij de eerste weer. We hebben er twee waarin het er niet over zal gaan. Zet 'm maar op december.

De voorzitter:

Dan noteren wij december. Dank u wel.

Staatssecretaris Aartsen:

Het is ook wel fijn als we iets terug kunnen koppelen in plaats van alleen te zeggen dat we ervoor hebben gepleit. Het is ook wel prettig om het antwoord te weten op dat pleidooi. Als we dat even op december kunnen zetten ...

Voor de vraag over de waterstof zou ik even willen doorverwijzen naar mijn collega van KGG. Dat kunnen wij doen. Je hebt gewoon het gebruikelijke instrumentarium. Het ligt echt op dat terrein.

De voorzitter:

Daar heb ik ook een vraag over. Mevrouw Van Groningen vroeg of in een brief kan worden teruggekoppeld wat de uitkomst is van dat gesprek. Wanneer kan die informatie volgen?

Staatssecretaris Aartsen:

Wij zullen 'm doorzetten naar KGG. Ik kan niet namens KGG spreken, maar dat zal binnen de gebruikelijke termijn van zes weken zijn.

De voorzitter:

Oké, dank u wel.

Staatssecretaris Aartsen:

De heer Boutkan vroeg nog naar de vasthoudendheid op het gebied van waterstof en elektrificatie of elektrificatie via waterstof. Hij geeft aan dat transportondernemers aangeven de stap naar elektriciteit of waterstof nog niet te kunnen maken. Dat is precies de reden waarom dit wetsvoorstel voorligt. Juist met die bijmengverplichting zorg je ervoor dat bedrijven die die stap nog niet kunnen maken toch een bijdrage kunnen leveren aan het verduurzamen van Nederland. Je bouwt er juist een prikkel in om dat op een goede manier in gang te krijgen. Wat dat betreft denk ik dat er weinig verschil zit. De ondernemer die nu die stap nog niet kan maken, heeft juist voordeel bij dit wetsvoorstel. Hiermee kunnen we uiteindelijk wel die stap zetten. Je jaagt immers de markten aan en zet verder in op elektrificatie en onze infrastructuur.

De heer Thijssen stelde eigenlijk een vergelijkbare vraag: hoe zit het met de elektrificatie van het wagenpark? Ik zie geen tegenstelling binnen dit wetsvoorstel. Nogmaals, de hoofdroute van elektrificatie, van elektrisch vervoer op de weg is elektrisch en blijft ook elektrisch. Daar zetten we volle bak op in. We zien dat mobiliteit het goed doet. Dat vind ik zelf. Of het te veel of te weinig is, daar hebben we discussie over. Maar we zijn inmiddels met aanvullend beleid gekomen. De pseudo-eindheffing is inmiddels geïntroduceerd in het Belastingplan. Dat is juist bedoeld om de leaserijders te stimuleren. De brandstoffenverplichting, de transitieverplichting geldt dus ook voor het EV. We rollen de laadinfrastructuur uit en we hebben de gewichtscorrectie doorgevoerd. We kunnen discussie voeren over of het te veel of te weinig is, maar ik denk dat dit voor nu belangrijk is om de elektrificatie aan te jagen. Dat heeft op dit moment geen effect op

de implementatie van RED III.

De **voorzitter**:

Een vraag van de heer Thijssen.

De heer **Thijssen** (GroenLinks-PvdA):

Dat denk ik ook niet. Ik denk alleen: als we RED III gaan invoeren, komt er meer druk te staan op de biodiversiteit en op die biobrandstoffen en dan moeten we die op de allerbeste plek inzetten. De staatssecretaris noemt nu allemaal maatregelen. Daar wil ik eigenlijk geen discussie over voeren, want daar hebben we een rekenmeester voor die een keer per jaar het net ophaalt en zegt dat het goed is of dat het niet goed is. De rekenmeester zegt: er is minder dan 5% kans om uw eigen doelen te halen voor elektrisch vervoer. Daarom denk ik: het is een mooie set maatregelen, maar er moet nog veel meer bij om de doelen van deze staatssecretaris te halen. Deze wet gaat misschien weer meer druk leggen op de bossen, die me dierbaar zijn, en gaat, als we de verkeerde biomassa gebruiken, misschien niet leiden tot klimaatbescherming. Dan vraag ik aan de staatssecretaris: luister naar uw eigen rekenmeester en neem extra maatregelen voor elektrisch vervoer. Is de staatssecretaris daartoe bereid?

Staatssecretaris **Aartsen**:

We hebben volgens mij nog een commissiedebat over verduurzaming van het vervoer. Volgens mij is er morgen — sorry, overmorgen — een Kamerdebat over de KEV met mijn collega van KGG. Daar verwijs ik gemakshalve maar even naar. Volgens mij zit er in het voorliggende wetsvoorstel juist een mooie balans, waarbij we aan de voorkant tot 2030 juist die biobrandstoffen gebruiken voor het wegvervoer, omdat het op dit moment gewoon verschrikkelijk ingewikkeld is om op korte termijn echt meters te maken. Daar hebben we ook gewoon marktontwikkeling voor nodig. Dan moeten we inzetten op laadinfrastructuur. Dat is niet van de ene op de andere dag geregeld. De helft van de mobiliteitsvraag aan CO₂ komt van dit wetsvoorstel. We hebben het zelfs nog een heel klein beetje omhoog bijgeschaafd als kleine compensatie voor de brandstofaccijnskorting, die we doortrekken. We hebben ook de rittenregistratie afgeschaft in die zin dat we die van 100 medewerkers hebben verschoven naar 250 medewerkers. Dit wetsvoorstel zorgt er dus echt voor dat je dat in die beginfase creëert. Ik denk dat de zorg van de heer Thijssen onterecht is, omdat na 2030 uiteindelijk ook dit soort biobrandstoffen beschikbaar zullen komen, juist voor de plekken waar het minder snel goed gaat. Dan heb je nog de periode van 2030 tot 2050 om die ook daarvoor in te zetten.

De heer **Thijssen** (GroenLinks-PvdA):

Daar zullen we het dan mee moeten doen voor dit debat; daar doe ik het dan dus ook maar mee. Mij rest alleen nog te zeggen dat hoge winsten zouden kunnen leiden tot meer investeringen, ware het niet dat we zien dat de winsten historisch hoog zijn maar dat de investeringen een beetje teruglopen. Daarom verbaast het mij zo dat dit kabinet niet iets doet met die historische winsten, zodat de lonen omhoog kunnen én de investeringen aangejaagd kunnen worden. Maar ook dat is misschien voor een volgend debat.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Zeker. En daarom zouden we moeten investeren in het investeringsklimaat om het juist aantrekkelijker te maken voor bedrijven, zodat die investeringen worden aangejaagd. Dit

komt vast nog een keer goed bij een campagnebijeenkomst van kandidaat Thijssen en kandidaat Aartsen. Ik kijk daarnaar uit.

De **voorzitter**:
Gaat u verder.

Staatssecretaris **Aartsen**:

De heer Thijssen had nog een aantal vragen gesteld over de zorgen rondom fraude. Het is goed om uiteen te zetten dat we gaan starten met die Uniedatabank. Die gaat ook echt streng toezien op die duurzame kenmerken. Dat doen we via zo'n blockchainconstructie. Daarnaast zijn er private schema's die op dit moment al druk bezig zijn om te verbeteren. Boven op die private schema's hebben we dus het pleidooi om in de Europese Unie in te zetten op publiek toezicht. Daarnaast verwachten we eind dit jaar ook nog een maatregelenpakket van de Europese Unie om te kijken hoe we dit doen. We hebben al aangeboden om mee te werken in die publieke toezichtsfunctie. Daarnaast trekken we samen met Duitsland en Frankrijk op om er in de Europese Raad voor te zorgen dat we hier ook een bijdrage aan leveren. Juist de eerder door mij genoemde duurzaamheidsschema's, waar we dus ook publiek toezicht op willen gaan toepassen, borgen ook de toenemende vraag, zodat die vraag niet toeneemt naar ontbossing. Ook de door de heer Thijssen aangehaalde ILUC-regels — hij kende de afkorting wel — zorgen daarvoor. Ook daar heeft de Europese Commissie nu aandacht voor.

De heer Pierik vroeg: hoe denkt de staatssecretaris de zeevaart op bio-Ing te krijgen als de massabalans niet wordt ingevoerd? We zouden graag willen dat de zeevaart de overstap maakt naar fysieke bio-Ing. De zeevaart kan direct uit groen gas geproduceerde bio-Ing inzetten; dan hebben we het over LBM ofwel liquid biomethane. En naast bio-Ing kan de zeevaart ook voldoen met bijvoorbeeld biomethanol of i-methanol, FAME of HVO100. De Europese regels staan op dit moment niet toe dat massabalans wordt gebruikt voor bio-Ing via het gasnet. En wat ik al zei: aan het einde van het jaar komt er een uitvoeringsverordening uit de Europese Commissie.

Dan de moties, voorzitter. De eerste motie, die op stuk nr. 10, ga ik oordeel Kamer geven, met dien verstande dat ik nog wel graag ruimte zou willen houden om te kijken hoe we dat per sector doen; dus of we het voor alle sectoren doen of dat het voor sommige sectoren toch verstandig is om een andere termijn dan 2040 te nemen, en dat we ook goed kunnen kijken naar de doelen die we daaraan plakken per jaartal. Dat doe ik dan bij die verkenning.

De motie op stuk nr. 11 gaat over het subdoel. Die kan ik oordeel Kamer geven, als het dictum ietwat wordt aangepast, namelijk dat het subdoel met 2 wordt opgehoogd. Dat was ook zo in het debat dat ik met mevrouw Van Groningen had. In die raffinageroute ervoor zorgen dat we binnen het huidige doel 2 puur en alleen gebruiken voor direct gebruik van groene waterstof, dat kan niet. Ik heb dat eerder uitgelegd. Maar als je het erbovenop zou zetten, dan kan het wel. Dus het verzoek is om 'm aan te passen, zodat je het subdoel ophoogt. Dan kan ik 'm oordeel Kamer geven. Als dat niet zo is, moet ik 'm helaas ontraden.

De **voorzitter**:
Mevrouw Van Groningen heeft daar een vraag over.

Mevrouw **Van Groningen** (VVD):

Ja, voorzitter, en anders ook misschien meer iets van de orde. Ik ben gewoon benieuwd hoe het werkt. Volgens mij heeft u een toezegging gedaan op die 2 petajoule erbovenop, dus is dat eigenlijk al geregeld. Dus ik ben meer benieuwd naar hoe dit nou gewogen wordt als er zo'n motie ligt. Het is meer dat ik het proces dan niet begrijp. In Rotterdam werkt dat anders: daar dien je dat dan niet per motie in, want er is al een toezegging gedaan en dat staat gelijk aan een motie. Dus ik ben nu even benieuwd naar hoe dit, gewoon procedureel, in elkaar zit. Vervangt die toezegging die motie?

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ik ben voornemens om het te gaan doen. Ik ben voornemens om het besluit te nemen. Het staat de Kamer altijd vrij om dat voornemen kracht bij te zetten met een motie, maar het is in principe niet nodig om dan een motie in te dienen omdat ik al had toegezegd om dit te gaan doen.

De **voorzitter**:

Ik begrijp dat u daarmee eigenlijk zegt dat ze overbodig is geworden.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Nou, ik was in een coulante bui vandaag, dus ik dacht ... Ik wil 'm ook overbodig geven, maar dan doe ik misschien de heer Pierik weer onrecht. Volgens mij willen we allemaal hetzelfde.

De **voorzitter**:

Oké, daar wordt nog nader over gesproken.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Maar ze moet dan wel nog even worden aangepast; dat zeg ik wel tegen de heer Pierik.

De heer **Pierik** (BBB):

Ik zal er even over nadenken of ik 'm inderdaad ga aanpassen. Maar het verhaal is nu in ieder geval wel duidelijk. Ik bedoel, aangepast zou ze oordeel Kamer krijgen en anders niet. Ik moet nog even kijken wat ik daarmee doe.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Pierik.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Voor nu zet ik 'm even op overbodig, omdat ik al een toezegging heb gedaan. Mocht ze worden aangepast, dan verandert het oordeel naar: oordeel Kamer.

De **voorzitter**:

Ik begreep dat als ze aangepast wordt, ze dan nog steeds overbodig is. Maar dit is dan ...

Staatssecretaris **Aartsen**:

Zeg maar hoe u het wil, voorzitter. We gaan het doen.

De **voorzitter**:

Gaat u maar verder. Ik kijk even naar de heer Pierik.

De heer **Pierik** (BBB):

Ik wil 'm voorlopig even aanhouden, inderdaad. Ik wil nog even kijken of ik dit op deze manier invul of toch het dictum ga aanpassen.

De **voorzitter**:

Op verzoek van de heer Pierik stel ik voor zijn motie (36766, nr. 11) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**:

Oké, hartelijk dank. Gaat u verder, staatssecretaris.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Dan de derde motie, die op stuk nr. 12, om de investeringszekerheid in ieder geval tot 2035 te behouden. Die kan ik ook oordeel Kamer geven, met hetzelfde verhaal als voor de heer Bamenga: we zijn voornemens om dit te doen, maar moeten alleen echt even goed kijken per sector welk doel en welk jaartal daarbij hoort.

De motie op stuk nr. 13: de jaarlijkse evaluatie. Ook die kan ik oordeel Kamer geven, omdat we dat graag doen. Juist bij dit soort wetgeving is het gewoon belangrijk om een goed beeld te hebben van wat de buurlanden doen, wat de effecten vervolgens zijn op de industrie, op de bedrijven, en dat we daar dan ook goed rekening mee kunnen houden. Het is vanzelfsprekend en logisch om dat jaarlijks te doen.

Dan de motie op stuk nr. 14. Kijk, wat hier eigenlijk staat is: kabinet, hou u aan de wet. Er is namelijk een Europese richtlijn. Als die zegt dat iets mag, dan mag dat en dan houden wij ons daar ook netjes aan. Anders krijgen we een infractieprocedure aan onze broek. Dus als de Europese Commissie oordeelt dat het mag, dan mag het hier ook automatisch en dan gaan we dat gewoon netjes op die manier organiseren. Mijn punt is nou juist dat het hier natuurlijk wel om hernieuwbare brandstoffen gaat. Dat zit 'm in dat artikel 3 dat mevrouw van Groningen noemde. Er is discussie over of bio-lng nou onder biobrandstoffen valt of onder hernieuwbare brandstoffen. Daar zit namelijk een interpretatieverschil in. Daarom stellen wij ons op het standpunt dat het niet mogelijk is en dat we einde van dit jaar een uitvoeringsverordening krijgen van de Europese Commissie die ook zal zeggen dat het niet mogelijk is. Nogmaals, als de richtlijn zo uitgelegd moet worden dat het wel mogelijk is, dan zullen we dat in Nederland gewoon aanpassen, want dan volgen we de Europese richtlijn. Wat dat betreft is deze motie eigenlijk overbodig. Dat oordeel wil ik 'm dan ook geven. Hier staat namelijk "verzoekt de regering om de wet te volgen of om uitvoering te geven aan de Europese richtlijnen", maar dat doen we altijd. In the end zijn we het eens: als Brussel zegt dat het mag, dan doen we dat. Alleen, onze inschatting is dat het op dit moment niet mag en dat Brussel ook zal zeggen dat het niet mag.

De **voorzitter**:

Ik kijk even naar de indiener, omdat ik begrijp dat de motie overbodig krijgt als appreciatie. Wat zou mevrouw Van Groningen daarmee willen?

Mevrouw **Van Groningen** (VVD):

Waar het ons natuurlijk om gaat, is dat we de sector niet onnodig willen laten wachten. Er zit voor ons dus een bepaalde, laat ik zeggen, haast achter, om het, zodra het kan, zo snel mogelijk te doen, en dat te communiceren, zowel aan de sector als aan ons als Kamer. Dus ik ga nog een keertje bekijken in hoeverre we het dictum nog kunnen aanpassen. Hetgeen u aan ons heeft meegegeven, is natuurlijk geen toezegging. Daarom dacht ik: ik wil dat eigenlijk bekrachtigen met de motie, die zorgt dat we dit gewoon wel gaan regelen zodra het kan.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ik wil best toezeggen dat wij, één, op het moment dat we de uitvoeringsverordening hebben gekregen die direct uw kant op sturen en, twee, als uit die verordening blijkt dat het wel is toegestaan, we dan de wet aanpassen. Wij volgen de wet. Dat is ons hele punt. We zullen dus volgen wat er uit Brussel komt.

De **voorzitter**:

U kunt de motie gewoon in stemming laten brengen, maar u kunt die ook aanhouden of intrekken.

Mevrouw **Van Groningen** (VVD):

Als er gewoon een harde toezegging ligt en dit per brief naar ons als Kamer komt, dan vind ik dat prima. Het gaat ons er gewoon om dat we die zekerheid bieden aan de sector dat bio-Ing gewoon is toegestaan als dat mag. Dan denk ik dus dat ik de motie voor nu beter kan intrekken dan dat ik die ga indienen.

De **voorzitter**:

Oké. Hartelijk dank voor deze reactie en opheldering. Dat waren volgens mij de moties.

Dan is er een lijstje toezeggingen dat ik graag even met u allen doorloop.

- De Kamer wordt begin '26 geïnformeerd over de verkenning over de mogelijkheden om een tussendoel per sector vast te stellen na 2030. Dat is een toezegging aan meerdere leden.
- Eind oktober ontvangt de Kamer een afschrift van het besluit dat 2 petajoule als subdoel wordt gesteld voor direct use van groene waterstof, boven op het reeds vastgestelde aantal petajoules.
- De Kamer ontvangt een analyse van waarom de invoering van een massabalans voor bio-Ing onwenselijk is. Dat is een toezegging aan de heer Boutkan.
- De Kamer zal eind dit jaar worden geïnformeerd over het oordeel van de Europese Commissie of een massabalans is toegestaan.

Dat hoort daarbij. Ik kijk even naar de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Dan ga ik dus op papier zetten wat ik zojuist heb gezegd. Ik weet niet of dat nuttig is. Volgens mij betrof het misverstand zojuist de massabalans. Dit ging trouwens over GvO. Maar als de heer Boutkan erin persisteert om dit te houden, dan sturen we dat. Alleen, ik denk dat we dan met werkverschaffing bezig zijn met elkaar.

De **voorzitter**:

De vraag aan de heer Boutkan is of hij dit met de informatie die daarna is gewisseld, wellicht anders is gaan zien.

De heer **Boutkan** (PVV):

Nou, ik ben het niet anders gaan zien, want de conclusie is dat er geen onderbouwende analyse is uitgevoerd voordat de staatssecretaris met deze antwoorden kwam. Maar ik zit hier ook niet in het kader van de werkverschaffing, dus laat maar.

De **voorzitter**:

Oké, dan strepen we deze door.

Dan komen we bij de volgende toezegging:

- De Kamer wordt in december geïnformeerd over de inspanningen van de staatssecretaris om op EU-niveau te verkennen of een uitzondering voor het toestaan van Annex IX-B-grondstoffen mogelijk is. Dit is een toezegging aan Pierik en Van Groningen.

Tot slot.

- De Kamer wordt binnen zes weken geïnformeerd, nadat de staatssecretaris bij zijn collega van KGG heeft nagevraagd hoe zij denkt over het doel van 11 tot 12 petajoule voor groene waterstof. Dit is een toezegging aan Van Groningen.

Dit leidt nog tot een aanvullende vraag van mevrouw Van Groningen.

Mevrouw **Van Groningen** (VVD):

Het is gewoon meer dat ik nog even een beetje moet wennen aan de processen hier, maar mag ik de motie toch nog aanhouden in plaats van intrekken? Wellicht is er namelijk nog iets anders waarmee we het beter kunnen regelen, maar dat doe ik dan liever even in overleg.

De **voorzitter**:

Zeker. Dan houden we 'm aan.

Op verzoek van mevrouw Van Groningen stel ik voor haar motie (36766, nr. 14) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**:

Voordat wij gaan afronden, zeg ik nog dat we aanstaande donderdag gaan stemmen over de ingediende moties, de twee amendementen en het wetsvoorstel. Daarmee ronden we voor dit moment af.

Ik dank u allen in de zaal, de mensen die online hebben meegekeken, de staatssecretaris met ondersteuning, de Kamerleden en natuurlijk de griffie en de ondersteuning voor alle hulp om dit mogelijk te maken vanavond.

Tot de volgende keer! Ik sluit de vergadering.

Sluiting 22.13 uur.