

**AH 418**  
**2021Z15313**

Antwoord van staatssecretaris Van Weyenberg (Infrastructuur en Waterstaat)  
(ontvangen 25 oktober 2021)

Vraag 1

Klopt het dat in 2020 het volume van eerste generatie (conventionele) biobrandstoffen gebaseerd op sojaolie is gegroeid en is ingezet als gevolg van de introductie van E10?

Antwoord 1

Ethanol kan nooit gemaakt worden van oliehoudende gewassen zoals sojaolie. Indien ethanol, zoals voor E10-benzine, gemaakt wordt van gewassen dan betreft het suiker- en zetmeelhoudende gewassen waaruit je alcohol kan maken. Zoals uit de rapportage energie vervoer van de NEa over kalenderjaar 2020 blijkt, is er geen sojaolie ingezet voor biobrandstoffen die in Nederland zijn gebruikt. Dit is in lijn met de afspraak uit het Klimaatakkoord om geen sojaolie in te zetten en in lijn met de bestaande praktijk van de afgelopen jaren.

Vraag 2

Klopt het dat Europees gecertificeerde annex IX, A biomethanol op basis van biomethaan uit het gasnet, welke ook in E10 zou kunnen worden ingezet, niet in aanmerking komt voor Hernieuwbare Brandstofeenheden (HBE's) en daarom niet in de Nederlandse bijmengverplichting wordt ingezet?

Antwoord 2

Methanol vervaardigd uit het gasnet wordt niet gezien als een biomethanol. De reden hiervoor is dat een biobrandstof een uit biomassa gemaakte brandstof is. Doordat het gasnet nog maar een heel klein aandeel biogas bevat zullen brandstoffen vervaardigd uit het gasnet van fossiele aard zijn. In de Regeling energie vervoer is het voornemen opgenomen om vanaf 2022 ook methanol en LNG in aanmerking te laten komen voor HBE's wanneer er aantoonbaar gas uit het Nederlandse gasnet wordt gehaald voor de productie van deze brandstoffen en waarbij de inboeker van de vergroende methanol en LNG de correcte hoeveelheid GvO's biogas zonder subsidie inlevert. De reden voor het toestaan van deze route is om de biogas productie in Nederland te stimuleren.

Vraag 3

Klopt het dat u van plan bent om biomethanol op basis van ongesubsidieerd annex IX, A biomethaan welke geproduceerd is in Nederland en onttrokken aan het gasnet, vanaf eind dit jaar te erkennen als biobrandstof op basis waarvan HBE's kunnen worden ingeboekt?

Antwoord 3

Zoals hierboven is aangegeven is het voornemen om per 1 januari 2022, met garanties van oorsprong gas (GvO's) uit hernieuwbare bronnen, boekhoudkundig vergroende methanol en vergroend LNG in te boeken voor HBE's. In de eerder genoemde Regeling energie vervoer ben ik voornemens om de voorwaarden te stellen dat voor het verkrijgen van HBE's de methanol en LNG uit het Nederlandse gasnet vervaardigd worden en dat er GvO's biogas (zonder subsidie) bijgeleverd

worden. Hierdoor wordt de mogelijke inzet van biogas in de mobiliteit verbreed van CNG naar ook LNG en methanol. Dit zal ten goede komen aan de biogas productie in Nederland. De voorwaarde dat het uit het Nederlandse gasnet vervaardigd dient te worden heeft al reden dat er op deze manier geen ongewenste stromen uit het buitenland (zoals schaliegas uit Amerika) vergroend kunnen worden.

#### Vraag 4

Bent u bereid de definitie van E10 aan te passen en het woord bio-ethanol in de definitie te vervangen door bio-alcoholen, zodat de benzineleveranciers maximale flexibiliteit hebben om aan de E10 eisen te voldoen?

#### Antwoord 4

De benzinenorm in Europa (EN228) stelt een maximum aan het zuurstofgehalte in de benzine. Het maximum zuurstofgehalte wordt bereikt met 10% bio-ethanol. Indien de bio-ethanol vervangen zou worden door een andere benzinevervanger, zoals biomethanol wordt het maximum zuurstofgehalte al bereikt bij 3%. Het toestaan van biomethanol zorgt dus voor minder duurzame energiedragers en dus voor meer fossiele brandstoffen. Als gevolg hiervan wordt er minder CO<sub>2</sub> gereduceerd. Het tegenovergestelde van wat we willen bereiken. Daarom overweeg ik niet om middels het wijziging van het Besluit brandstoffen luchtverontreiniging in verband met de invoering van E10-benzine en de informatieplicht van leveranciers van brandstoffen.

#### Vraag 5

Wilt u zich er hard voor maken dat in de Europese Implementing Regulation on rules to verify sustainability and greenhouse gas emission saving criteria and low indirect land use change risk criteria die momenteel opgesteld wordt, expliciet wordt verduidelijkt dat vermenging van fossiele materialen en brandstoffen met hernieuwbare materialen en brandstoffen is toegestaan?

#### Antwoord 5

Het bijmengen van biobrandstoffen bij fossiele brandstoffen is overal toegestaan. Denk bijvoorbeeld aan de maximaal 7% FAME in diesel (B7). Echter, alleen de geleverde biobrandstof van het mengsel komt in aanmerking voor vergoeding. De RED gaat immers, zoals de Richtlijn ook in de naam heeft, over hernieuwbare energie. Onder de huidige Europese, en daarom ook Nederlandse, regelgeving is het niet toegestaan om na vermenging ook duurzaamheidskenmerken toe te kennen aan de fossiele delen van een blend. Ook in de conceptversie van de Europese implementing regulation is dit niet toegestaan<sup>1</sup>.

De massabalans wordt gebruikt om de duurzaamheid te verifiëren. Een massabalans dient over biobrandstoffen gevoerd te worden en niet over brandstoffen (de verzameling van fossiele en biobrandstoffen): een fossiele brandstof kan immers per definitie niet duurzaam zijn. Dit is ook zo door de Europese Commissie uitgelegd. Ik vind het van belang dat dit ook zo blijft, anders zou immers een volledige ontkoppeling van de fysieke en de administratieve werkelijkheid plaatsvinden. De administratieve eigenschap van duurzaamheid zou in dat geval aan een fossiele brandstof gekoppeld kunnen worden, terwijl duurzaamheid uitsluitend een eigenschap van een biobrandstof kan zijn. Het loslaten van de koppeling zou voor private en publieke toezichthouders ook

---

<sup>1</sup> [Sustainable biofuels, bioliquids and biomass fuels – voluntary schemes \(implementing rules\) \(europa.eu\)](https://euparl.europa.eu/media/default.do?app=press&lang=en&docId=12345)

belangrijke controlemogelijkheden wegnemen. Dit, terwijl ik mij Europees juist inspan toezicht te versterken, conform toezeggingen naar aanleiding van grootschalige fraudezaken in Nederland<sup>2</sup>. De fysieke controles die op biobrandstoffen mogelijk zijn, vormen op dit moment een belangrijk controlemiddel om ongewenste praktijken aan het licht te brengen. Het ontkoppelen van de (administratieve) duurzaamheid van de biobrandstof en de fysieke biobrandstof, brengt het gevaar van fraude mee. Terwijl de duurzaamheid van de biobrandstof administratief in Nederland/EU terecht komt, eindigt de biobrandstof fysiek in een land buiten Nederland/EU waar de beloning op basis van fysiek aanwezige biocomponent plaatsvindt.

Gezien bovenstaande argumentatie pleit ik niet voor het toestaan van vermenging van fossiele materialen en brandstoffen met biomaterialen en biobrandstoffen, maar steun ik de voortzetting van de beschreven Nederlandse en Europese aanpak in de Europese Implementing Regulation on rules to verify sustainability and greenhouse gas emission saving criteria and low indirect land use change risk criteria.

#### Vraag 6

Kunt u aangeven wat het reële volume is van annex IX, A biobrandstoffen dat in 2019 en 2020 onder de Nederlandse bijmengverplichting is geleverd aan de zeevaart? Welk percentage is dit op het totale volume van biobrandstoffen waarvoor HBE's zijn verkregen?

#### Antwoord 6

De Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) rapporteert jaarlijks<sup>3</sup> over het beleid energie vervoer, waar de jaarverplichting en de reductieverplichting leidend zijn.

In 2019 werd er bij het inboeken van hernieuwbare energie bij de NEa geen onderscheid gemaakt tussen leveringen van biobrandstof aan zee- of binnenvaart. Het totaal aan fysieke leveringen aan scheepvaart van biobrandstoffen geproduceerd uit grondstoffen, die als geavanceerd worden aangemerkt in de RED bijlage IX lijst A materiaal bedroeg in 2019 0,13 PJ. Dit was 6,4% van alle leveringen van biobrandstof aan binnen- en zeevaart in dat jaar. Deze 6,4% stond gelijk aan 0,4% van alle biobrandstoffen geleverd in Nederland. Vanaf 2020 wordt er wel onderscheid gemaakt tussen leveringen aan zee- en binnenvaart. In 2020 werd 0,53 PJ brandstof uit RED bijlage IX lijst A geleverd aan de zeevaart, dit was 5,5% van de leveringen aan zeevaart of 1,5% van alle leveringen van biobrandstoffen in Nederland. Door de noodzakelijke wijziging in de regels (zie ook mijn antwoorden op onderstaande vragen, dient dit voor 100% uit biobrandstof geproduceerd uit bijlage IX lijst A (HBE G) materiaal te bestaan. Uit de op 4 oktober gepubliceerde HBE-rapportage van de NEa blijkt dat in de eerste drie kwartalen van 2021 1,82 miljoen HBE G ingeboekt zijn die gerealiseerd zijn in de zeescheepvaart. Dit betekent een fysieke inzet van bij 1 PJ.

#### Vraag 7

Bent u bereid de toezegging te doen dat de opt-in voor annex IX, A biobrandstoffen (en voor hernieuwbare brandstoffen van non-biogene oorsprong)

<sup>2</sup> Kamerstuk 32813-553 & [Joint Statement on improving supervision for the use of renewable energy in the Renewable Energy Directive | Publication | The Netherlands at International Organisations \(permanentrepresentations.nl\)](#)

<sup>3</sup> [Rapportages Energie voor Vervoer in Nederland | Rapportages Energie voor Vervoer | Nederlandse Emissieautoriteit](#)

in de zeevaart van kracht blijft totdat een ander gelijkwaardig stimuleringsinstrument van kracht is om zo een stabiel investeringsklimaat voor investeringen in hernieuwbare energie en circulaire productie te borgen?

Vraag 8

Indien u hier niet toe bereid bent, op welke manier wilt u dan de productie van duurzame biobrandstoffen wel stimuleren?

Antwoord 7 en 8

Zoals in eerdere reacties eind 2020 aan uw Kamer<sup>4</sup> is aangegeven, en is uitgewerkt in het wijzigingsbesluit van de Regeling energie vervoer voor 2021<sup>5</sup>, is de systematiek energie vervoer met haar HBE en jaarverplichting en reductieverplichting bedoeld voor het verduurzamen en realiseren van nationale afspraken en Europese verplichtingen voor wegvervoer. Bij deze sector liggen ook de kosten voor de verduurzaming. Immers, momenteel hebben de brandstofleveranciers van wegvervoer een verplichting tot verduurzaming en deze moeten zij realiseren door jaarlijks een significante hoeveelheid HBE's te bekostigen. Het aandeel HBE's dat zij jaarlijks moeten overleggen toont hun bijdrage aan het verduurzamen van vervoer door de inzet van hernieuwbare energiedragers ten koste van fossiele brandstoffen. Deze kosten worden doorberekend aan de pomp. Zeevaart zit, net als luchtvaart, in de nationale systematiek, maar brandstofleveranciers aan deze internationale sectoren hebben evenwel geen verplichting. Kortweg kunnen brandstofleveranciers aan zeevaart dus HBE's inboeken en daarmee de meerkosten van hernieuwbare energie ten opzichte van fossiel verhalen op de brandstofleveranciers van wegvervoer.

Ik ben voornemens dit tot 1 januari 2025 zo beheersbaar mogelijk voort te zetten in het Besluit energie dat bij uw Kamer voorligt<sup>6</sup>. Dat doe ik om deze internationale sectoren een handelingsperspectief te geven: een kickstart. Dit perspectief beoogt niet de grote en ook benodigde opschaling te faciliteren in de luchtvaart en zeevaart. Dit moet uiteindelijk plaatsvinden in sectorspecifiek beleid, waar de sector zelf de kosten voor draagt. Een einddatum is daarnaast juist noodzakelijk om investeringszekerheid voor duurzame energiedragers in wegvervoer, waar de systematiek primair voor bedoeld is, te borgen zodat deze sector de afspraken uit het Klimaatakkoord kan realiseren. Voor sectorbeleid voor zeevaart zet het ministerie zich actief in op internationaal niveau, zowel in EU als IMO verband. In dat kader kan ik u melden dat in het kader van het 'Fit for 55' pakket hiervoor voorstellen zijn gedaan, waaronder het FuelEU Maritime initiatief. Dit initiatief heeft als doelstelling de vraag naar duurzame brandstoffen te bevorderen. Geavanceerde biobrandstoffen (RED II bijlage IX lijst A) zullen in die verduurzaming zeker een rol spelen.

Vraag 9

Bent u bekend met het feit dat bedrijven die in Nederland in hernieuwbare energie willen investeren als direct gevolg van het onstabiele beleid in Nederland (zoals gebrek aan steun om een instrument als de opt-in voor annex IX, A na 2025 te continueren) een slechte credit rating op de investering krijgen waardoor het moeilijker wordt investeringen te financieren en in Nederland te bouwen? Wat is hierover uw mening?

---

<sup>4</sup> Kamerstuk 32813-571 en Kamerstuk 32813-625

<sup>5</sup> Staatscourant 2020, nr. 65200

<sup>6</sup> Kamerstuk 32813-864

#### Vraag 10

Kunt u aangeven hoe u ervoor zorgt dat de negatieve credit rating wordt omgezet in een positieve credit rating voor investeringen in duurzame annex IX, A biobrandstoffen, zodat Nederland haar positie niet verliest en afhankelijk wordt van importen uit het buitenland?

#### Antwoord 9 en 10

Ik heb dit inderdaad vernomen en betreur dit ook. Uiteindelijk willen we zulke investeringen in Nederland juist realiseren. Daarvoor is juist de stap nodig om de zogenaamde opt-in te eindigen en richting sectorspecifiek beleid te bewegen. Zoals aangegeven liggen de kosten momenteel alleen bij wegvervoer. Het is niet houdbaar als deze sector, en dus ook de individuele automobilist, de opschaling van zeevaart betaald. Daarom werken we richting 2025 naar systemen waarin de verduurzaming voor vervoer in een sector ook door de sector bekostigd wordt. Daarnaast gaat in deze systematiek bij het voortzetten van de opt-in na 2025 de investeringszekerheid voor zeevaart weer ten koste van de investeringszekerheid voor wegvervoer. Daarbij heeft de NEa ook meermaals aangegeven dat via deze werkwijze de systematiek dreigt vast te lopen en dat sectorspecifiek beleid aan te raden valt. Met de werkwijze van een kickstart via de opt-in tot 2025 en vanaf 2025 opschaling via sectorspecifiek beleid beoog ik dus de investeringszekerheid over de sectoren heen te vergroten. Overigens is Nederland ook de eerste lidstaat (en voorlopig de enige) die op deze wijze al een perspectief biedt voor investeringen en verduurzaming van zeevaart. Zoals aangegeven bespreek ik deze aanpak nog met u in de context van het Besluit energie vervoer (kalenderjaren 2022 tot en met 2030) in het kader van de RED II implementatie met inachtneming van de afspraken uit het Klimaatakkoord van wegvervoer en binnenvaart.