
Vergaderjaar 2021 – 2022

- 35 626** Wijziging van de Wet milieubeheer in verband met de implementatie van Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen en ter uitvoering van het Klimaatakkoord
- 34 717** Wijziging van de Wet milieubeheer in verband met de implementatie van Richtlijn (EU) 2015/1513 van het Europees Parlement en de Raad van 9 september 2015 tot wijziging van Richtlijn 98/70/EG betreffende de kwaliteit van benzine en dieselbrandstof en tot wijziging van Richtlijn 2009/28/EG ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen alsmede in verband met de operationalisering van de reductieverplichting uit Richtlijn 98/70/EG betreffende de kwaliteit van benzine en dieselbrandstof

E¹ **VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**
Vastgesteld 14 december 2021

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving² hebben kennisgenomen van de brief³ van 8 oktober 2021 ter aanbieding van het ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit energie vervoer. De leden van de fractie van **FVD** hebben naar aanleiding hiervan enkele vragen en opmerkingen.

Naar aanleiding hiervan is op 30 november 2021 een brief gestuurd aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

De staatssecretaris heeft op 14 december 2021 gereageerd.

De commissie brengt bijgaand verslag uit van het gevoerde schriftelijk overleg.

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving,
Dragstra

¹ De letter E heeft alleen betrekking op 35626

² Samenstelling:

Atsma (CDA), De Boer (GL), Van Dijk (SGP), Pijlman (D66), Klip-Martin (VVD), Baay-Timmerman (50PLUS), A.J.M. van Kesteren (PVV), Arbouw (VVD), Bezaan (PVV), Fiers (PvdA), Dessing (FVD), Geerdink (VVD), Janssen (SP), Kluit (GL), Van der Linden (Fractie-Nanninga), Meijer (VVD) (voorzitter), Moonen (D66), Nicolai (PvdD), Prins (CDA), Recourt (PvdA), Rietkerk (CDA), Vendrik (GL), Verkerk (CU), De Vries (Fractie-Otten), Van Pareren (Fractie-Nanninga), Raven (OSF) en Karakus (PvdA) (ondervoorzitter).

³ Kamerstukken I 2021/22, 35626 / 34717, D.

BRIEF VAN DE VOORZITTER VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR INFRASTRUCTUUR, WATERSTAAT EN OMGEVING

Aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat

Den Haag, 30 november 2021

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving hebben met belangstelling kennisgenomen van uw brief⁴ van 8 oktober 2021 ter aanbieding van het ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit energie vervoer. De leden van de fractie van **FVD** hebben naar aanleiding hiervan de volgende vragen en opmerkingen.

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van FVD

De leden van de fractie van **FVD** willen graag aan de regering de volgende schriftelijke vragen stellen over het ontwerpbesluit wijziging van het Besluit energie vervoer aangezien de regering inzet op de invoering van een Europese bijmengverplichting of anders een nationale bijmengverplichting per 2023:

1. In hoeverre heeft een demissionaire minister of staatssecretaris het mandaat om deze beleidsverandering aan te kondigen op het moment dat er nog geen nieuw kabinet is?
2. Op welke wijze houdt de regeringswaarnemer die is aangesteld om te controleren of de KLM voldoet aan de voorwaarden voor het financiële steunpakket ook in de gaten of deze bijmengverplichting niet disproportioneel drukt op de financiële lasten van de KLM?
3. In hoeverre zal de beperkte beschikbaarheid van biokerosine en de toenemende vraag hiernaar volgens deze aanstaande maatregelen een disproportionele prijsverhoging voor biokerosine kunnen gaan betekenen en hoe denkt de regering deze prijsverhoging te kunnen beteugelen?
4. Hoe gaat de regering om met de mogelijkheid dat er wereldwijd onvoldoende biobrandstof beschikbaar zal zijn om aan de vraag te kunnen voldoen? Hoe moet er in die situatie worden omgegaan met de bijmengverplichting?
5. Biobrandstoffen worden volgens de toelichting op het ontwerpbesluit ook gemaakt van gewassen die geteeld zijn op “verlaten en gedegradeerde gronden”. Wat wordt hieronder verstaan? Gaat dit ook om gronden verkregen door uitkoop van boeren?

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving zien uw beantwoording met belangstelling tegemoet en ontvangen deze graag **binnen vier weken** na dagtekening van deze brief.

H.J. Meijer

Voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving

⁴ Kamerstukken I 2021/22, 35626 / 34717, D.

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 december 2021

Met belangstelling heb ik kennisgenomen van de vragen en opmerkingen die de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving op 30 november 2021 aan mij heeft voorgelegd over de wijziging van het Besluit energie vervoer in verband met de implementatie van de Richtlijn hernieuwbare energie (RED II). Ik dank de onderscheidene fracties voor de aandacht die zij aan het wijzigingsbesluit hebben besteed.

Onderstaand treft u de beantwoording aan op de gestelde vragen van de **FVD-fractie**.

1. In hoeverre heeft een demissionaire minister of staatssecretaris het mandaat om deze beleidsverandering aan te kondigen op het moment dat er nog geen nieuw kabinet is?

Met het voorliggende ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit energie vervoer wordt uitvoering – en invulling – gegeven aan de verplichting tot een tijdige implementatie van de Richtlijn hernieuwbare energie (RED II). Hiertoe is inmiddels ook de noodzakelijke wijziging van de Wet milieubeheer door de Tweede en Eerste Kamer aangenomen, vlak voor aanvang van het afgelopen zomerreces. Het wetsvoorstel en het nu voorliggende ontwerpbesluit zijn niet controversieel verklaard door de Tweede en Eerste Kamer.

2. Op welke wijze houdt de regeringswaarnemer die is aangesteld om te controleren of de KLM voldoet aan de voorwaarden voor het financiële steunpakket ook in de gaten of deze bijmengverplichting niet disproportioneel drukt op de financiële lasten van de KLM?

In het Besluit energie vervoer – en in de wettelijke systematiek van hernieuwbare energie ingevolge titel 9.7 van de Wet milieubeheer – is geen sprake van een bijmengverplichting voor luchtvaart. Dit is momenteel ook geen Europese eis in de nu geldende Richtlijn hernieuwbare energie. Een dergelijke verplichting is wel onderdeel van de onderhandelingen voor Fit for 55. Het gaat dan bijvoorbeeld om ReFuel Aviation.

Dit betekent dat er ingevolge het Besluit hernieuwbare energie geen verplichte inzet van biokerosine wordt voorgeschreven. Er zijn dus geen verplichte kosten voor de brandstofleveranciers aan luchtvaart. Dit beïnvloedt daarmee niet de prijs voor afnemers, zoals KLM. Mocht biokerosine ingezet worden in deze systematiek, dan vindt dat plaats op vrijwillige basis. De credit (HBE) die hiermee gecreëerd wordt kan dan verkocht worden aan de brandstofleveranciers met een zogenaamde jaarverplichting, welke verplichting met name rust op de brandstofleveranciers aan wegvervoer.

3. In hoeverre zal de beperkte beschikbaarheid van biokerosine en de toenemende vraag hiernaar volgens deze aanstaande maatregelen een disproportionele prijsverhoging voor biokerosine kunnen gaan betekenen en hoe denkt de regering deze prijsverhoging te kunnen beteugelen?

Zie hiervoor het antwoord bij vraag nr. 2.

4. Hoe gaat de regering om met de mogelijkheid dat er wereldwijd onvoldoende biobrandstof beschikbaar zal zijn om aan de vraag te kunnen voldoen? Hoe moet er in die situatie worden omgegaan met de bijmengverplichting?

Ik deel de aandacht voor de beschikbaarheid van duurzame grondstoffen. Mede daarom heeft het Kabinet het Duurzaamheidskader Biograndstoffen omarmt. Dit kader is een integrale weergave van het advies van de Sociaal Economische Raad, genaamd 'Biomassa in Balans'. Dit rapport is tot

stand gekomen op basis van de best beschikbare data en joint fact finding. Het concludeert dat er in beginsel genoeg duurzame grondstoffen beschikbaar zijn voor de ambities in 2030.

Dit wordt ook bevestigd in de impact assessments van de Europese Commissie in het kader van Fit for 55 waar onder andere specifiek beleid voor bijmenging in luchtvaart wordt voorgesteld. Naast biograndstoffen wordt er bij het verduurzamen ook meer en meer ingezet op elektrificatie waar dit al mogelijk is (personenvervoer), hernieuwbare waterstof en synthetische brandstoffen.

Voor de Tweede Kamer heeft de RVO, als invulling van motie 35626-30 van leden De Hoop en Bouchalikh, overigens ook een analyse gemaakt over de beschikbaarheid van duurzame grondstoffen. Ik verwijs u hierbij graag naar het betreffende kamerstuk⁵.

5. Biobrandstoffen worden volgens de toelichting op het ontwerpbesluit ook gemaakt van gewassen die geteeld zijn op "verlaten en gedegradeerde gronden". Wat wordt hieronder verstaan? Gaat dit ook om gronden verkregen door uitkoop van boeren?

Volgens de Europese Richtlijn hernieuwbare energie, de RED II, gaat het om gronden die gedurende lange tijd significant zijn verzilt, een significant laag gehalte aan organische stoffen bevatten of aan ernstige erosie lijden. Verlaten landbouwgrond moet aantoonbaar minimaal vijf jaar niet als landbouwgrond in gebruik zijn geweest. Uitkoop is daarbij geen criterium.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,

S.P.R.A. van Weyenberg

⁵ Kamerstukken II, 2020/21, 32813, nr. 864