

Vergaderjaar 2020–2021

**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**

**Nr. 5**

### **VERSLAG**

Vastgesteld 15 december 2020

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft de eer verslag uit te brengen van haar bevindingen. Het verslag behandelt alleen die onderdelen waarover door de genoemde fracties inbreng is geleverd.

Onder het voorbehoud dat de regering de vragen en opmerkingen in dit verslag afdoende zal beantwoorden, acht de commissie hiermee de openbare behandeling van het voorstel van wet voldoende voorbereid.

### **Inhoudsopgave**

	<b>blz.</b>
Inleiding	2
Algemeen	2
Richtlijn hernieuwbare energie	4
Korte samenvatting hoofdlijnen	5
Uitbreiding reikwijdte van de jaarverplichting hernieuwbare energie	6
Uitbreiden publiek toezicht	6
Toevoeging nieuwe soort HBE	6
Grondstoffen met een hoog risico op indirecte veranderingen van landgebruik (ILUC)	7
Sturen op CO <sub>2</sub> in de keten; introductie BKE	7
Bepaalde biobrandstoffen uitsluiten van inboeken voor de reductieverplichting en bevoegdheid tot vaststellen broeikasgasreductie	7
Handhaafbaarheids-, Uitvoerbaarheids- en Fraudebestendigheidstoets (HUF-toets)	8
Toetsing Regeldruk	8
Internetconsultatie	8

<b>Inhoudsopgave</b>	<b>blz.</b>
ARTIKELSGEWIJS	9
Onderdelen N (artikel 9.7.4.2) en O (artikel 9.7.4.3)	9
Onderdeel R (artikel 9.7.4.6)	9
Onderdeel AB (paragraaf 9.7.6, artikelen 9.7.6.1 tot en met 9.7.6.3)	9

## **Inleiding**

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het wetsvoorstel en hebben hierover nog enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de PVV-fractie hebben het voorliggende wetsvoorstel met verbazing gelezen en willen de regering nog enkele vragen voorleggen.

De leden van de CDA-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het wetsvoorstel. Hierover hebben deze leden nog enkele vragen aan de regering.

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel. Deze leden hebben nog enkele vragen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het wetsvoorstel.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel. Hoewel deze leden de noodzaak en urgentie om te komen tot een duurzame vervoerssector onderschrijven, hebben zij een aantal kritische vragen en opmerkingen.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben kennisgenomen van het onderhavige wetsvoorstel. Zij hebben enkele vragen en opmerkingen.

## **Algemeen**

De leden van de VVD-fractie zien vooral grote kansen voor biobrandstoffen als transitiebrandstof tussen reguliere diesel en benzine anno nu, richting duurzamere varianten en uiteindelijk zero-emissie. Deze leden vragen aandacht voor het feit dat niet iedereen zich een zero-emissievoertuig kan permitteren en dat fossiele brandstoffen nog minstens twintig jaar gangbaar zullen zijn. Dan is het gewenst dat deze brandstoffen schoner worden. Daarom juichen deze leden bijmenging toe. Ziet de regering dit ook zo, alleen al gezien het feit dat het wagenpark in Nederland verouderd is en een normale auto gemiddeld negentien jaar op de weg rijdt, voordat deze naar de sloop of voor export naar het buitenland gaat?

De leden van de VVD-fractie vragen de regering ervoor te zorgen dat de kosten van bijmenging beperkt blijven, zodat de automobilist niet voor hogere lasten komt te staan. Hoe kan de regering de kosten in de keten en aan de pomp verder verlagen, zodat schonere brandstoffen als E10 aantrekkelijker worden in prijs en als voorkeursalternatief dienen?

De leden van de VVD-fractie constateren daarnaast dat automobilisten met oudere auto's noodgedwongen kiezen voor een duurdere variant die aangeboden wordt, nu E5 niet meer beschikbaar is en zij E10 niet kunnen gebruiken. Deelt de regering de mening dat autorijden ook voor deze

automobilisten betaalbaar moet blijven? In deze groep vallen namelijk ook automobilisten die zich geen nieuwe auto kunnen veroorloven.

De leden van de PVV-fractie vragen aan de regering waarom zij het zoveelste Brusselse dictaat oplegt aan de Nederlandse bevolking. Is de regering het ermee eens dat door al die Europese richtlijnen het steeds moeilijker wordt eigen beleid te voeren dat past bij de Nederlandse situatie? Is de regering het ermee eens dat hierdoor de Nederlandse soevereiniteit wordt uitgehold?

De leden van de PVV-fractie vragen aan de regering waarom ondernemers met nog meer regelgeving worden opgezadeld, terwijl ze al in een diepe crisis verkeren.

De leden van de PVV-fractie vragen aan de regering of zij ervan op de hoogte is dat haar duurzaamheidssprookjes totaal niet aansluiten bij de realiteit en dat al die opgelegde duurzaamheidsdoelstellingen de economie de nek om draaien.

De leden van de PVV-fractie vragen de regering hoeveel extra kosten een ondernemer gemiddeld moet maken om aan alle nieuwe regelgeving te voldoen en hoeveel baanverlies daar het gevolg van zal zijn.

De leden van de D66-fractie ontvangen signalen dat biobrandstoffen uit sojaolie, zonnebloemolie en gerst schadelijker zijn voor het klimaat dan het gebruik van fossiele brandstoffen. Deze leden vragen de regering of zij bekend is met deze signalen. Zij ontvangen hierop graag een reactie. Hoe kan de milieu-impact van biobrandstoffen omlaag worden gebracht?

De leden van de GroenLinks-fractie achten het van groot belang onze economie en dus ook onze mobiliteit duurzaam, hernieuwbaar en klimaatneutraal te maken. Dat kan door minder mobiliteit door meer thuis te werken, een groter aandeel energiezuinige mobiliteit zoals fietsen of ov in plaats van autogebruik, en het kan met het gebruik van een groter aandeel hernieuwbare energie voor de resterende opgave. Voor deze leden zou dit ook de volgorde van de opgave moeten zijn. Het voorliggende wetsvoorstel beperkt zich tot het laatste onderdeel, waardoor een deel van de context ontbreekt. Het wetsvoorstel richt zich in zijn werking ook op het vergroten van het verbruik van hernieuwbare energie, terwijl het doel natuurlijk moet zijn om een afname van het gebruik van fossiele energie te bewerkstelligen. Dit is in de ogen van deze leden nadrukkelijk niet hetzelfde. Op welke manier worden de brede maatschappelijke voordelen van emissieloos vervoer over weg en water via de implementatie van deze wet gestimuleerd (bijvoorbeeld CO<sub>2</sub>-reductie, betere luchtkwaliteit door minder uitstoot van stikstof en fijnstof, rol in balanceren energienet)?

De leden van de SP-fractie benadrukken dat er niet eenzijdig ingezet kan worden op biobrandstoffen, zonder veel meer werk te maken van het uitfaseren van fossiele vervoersmiddelen. Deze leden menen dat het huidige beleid onvoldoende inzet op emissieloos vervoer, het terugdringen van het aantal vervoersbewegingen bijvoorbeeld in de luchtvaart en de overgang naar een andere wijze van vervoer en transport. Er wordt nu te veel ingezet op het vasthouden aan de «oude» wijze van vervoer, waardoor de echte transitie naar een duurzame sector onvoldoende van de grond komt. Deze leden vragen hier een reactie op.

De leden van de SP-fractie vragen op welke wijze de enorme hoeveelheid biomassa die nodig is voor de doelen op echt duurzame wijze tot stand kan komen. Deze leden wijzen erop dat nu al vrijwel de volledige

hoeveelheid benodigde grondstoffen voor biobrandstoffen uit het buitenland komt. Nu inzet van deze grondstoffen in meerdere sectoren fors verhoogd wordt, kan de impact hiervan op de gehele keten en in de landen van herkomst niet aan de kant worden geschoven, aldus deze leden. Zij vragen dan ook waar de benodigde grondstoffen vandaan komen en welke effecten dit heeft op lokale gemeenschappen en natuur en milieu. Wordt onderkend dat nu al gigantische oppervlakten regenwoud worden gekapt om aan onze vraag te kunnen voldoen? Hoe wordt gegarandeerd dat de voorgestelde doelen dit niet verergeren? Deze leden vrezen dat dit niet mogelijk is.

De leden van de SP-fractie vragen waarom alleen palmolie als hoog «Indirect Land Use Change» (ILUC)-risico wordt gecategoriseerd. Is niet precies hetzelfde te zeggen van soja, zoals ook de Raad van State opmerkt? De gehanteerde criteria lijken dus niet afdoende om oneigenlijk landgebruik en massale kap tegen te gaan. Ook kan de duurzaamheid niet voldoende geborgd worden door gebrek aan toezicht en naleving elders ter wereld. Deze leden vragen hier een verdere toelichting op. Zij roepen op helemaal geen voedsel en voedergewassen te gebruiken, gezien de grote bedreigingen voor de voedselzekerheid en mensenrechten. Ook de Sociaal Economische Raad (SER) adviseerde recent te stoppen met het gebruik van voedselgewassen als biobrandstof. Waarom wordt hier niet voor gekozen? Goede sier maken door elders hoge voedselprijzen, klimaatschade en schade aan leefgemeenschappen te veroorzaken, kan nooit de bedoeling van het Klimaatakkoord zijn, benadrukken deze leden.

### **Richtlijn hernieuwbare energie**

De leden van de PVV-fractie vragen waarom de regering zo blijft hameren op biobrandstoffen, als diesel- en benzineauto's steeds schoner worden en het zogenoemde probleem van uitlaatgassen dus vanzelf al steeds minder wordt.

De leden van de PVV-fractie vragen waarom de regering de kwakkelende binnenvaart nog een trap na geeft met de introductie van een jaarverplichting en een reductieverplichting.

De leden van de CDA-fractie vragen of uiteengezet kan worden wat de verwachte uitstoot is van fossiele transportbrandstoffen in het wegvervoer en in de binnenvaart in 2030. Wordt hiermee voldaan aan de sectordoelstelling van maximaal 25 Mton CO<sub>2</sub>-eq voor de Nederlandse mobiliteitssector in 2030? Kan de regering toelichten op welk niveau de jaarverplichting, uitgaand van de voorgenomen systematiek, zou moeten worden gesteld om in 2030 een minimale bijdrage van 65 PJ in wegvervoer en binnenvaart te realiseren met hernieuwbare transportbrandstoffen, niet zijnde elektrisch vervoer en waterstof?

De leden van de CDA-fractie vragen of het klopt dat benzine- en dieselrijders via het systeem van de jaarverplichting indirect meebetalen voor elektrisch rijden. Wat is de verwachting van het totale aantal hernieuwbare brandstofeenheden (HBE's) dat de inboeking van hernieuwbare elektriciteit per jaar oplevert in de periode tot 2030? En welk bedrag levert dit naar schatting per jaar op voor de partijen die deze HBE's genereren? Waarom wordt de mogelijkheid voortgezet om het inboeken van hernieuwbare elektriciteit geleverd aan vervoer te continueren? Waarom wordt de jaarverplichting niet ook van toepassing op (fossiele) elektriciteit die aan vervoer wordt geleverd?

De leden van de D66-fractie lazen in de vorige jaarrapportage dat de bijmenging van zeer geavanceerde biobrandstoffen in Nederland sterk is

gestegen, van 0,1% in 2017 naar 1,9% in 2019. Op welke wijze ondersteunt de regering deze positieve ontwikkeling en overweegt zij het subdoel voor geavanceerde biobrandstoffen op te schroeven? Deze leden vragen de regering tevens hoelang zij verwacht dat dubbeltelling als stimulerende prikkel nog nodig is.

De leden van de GroenLinks-fractie staan op het standpunt dat op de middellange termijn al het wegverkeer emissievrij zal moeten worden en op de langere termijn al ons verkeer. Het verbranden van grondstoffen, ook als deze CO<sub>2</sub>-neutraal geproduceerd zijn, zal altijd andere problematische emissies opleveren of energie-inefficiënt zijn. Het omzetten van chemische energie in warmte en beweging leidt tot een enorm warmteverlies. De natuurwetten overstijgen hier de EU-wetten. Deze leden willen daarmee benadrukken dat daar waar (hernieuwbare) elektriciteit gebruikt kan worden, zoals alle landgebonden mobiliteit, deze de voorkeur zou moeten krijgen boven het bijmengen van biobrandstoffen. Het beperkte potentieel aan duurzame biobrandstoffen zou voornamelijk moeten worden ingezet voor modaliteiten die niet over kunnen gaan op elektriciteit, zoals scheepvaart en luchtvaart.

De leden van de GroenLinks-fractie zijn, voor zover brandstoffen worden geproduceerd en bijgemengd, zeer bezorgd over alle onwenselijke effecten die dit kan hebben. Het betreft bijvoorbeeld het gebruik van voedsel- en voedergewassen voor mobiliteit in plaats van voedsel, indirect land use change (ILUC) met alle daarmee geassocieerde problemen voor natuur, biodiversiteit en lokale gemeenschappen, maar ook alle secundaire klimaateffecten van de productie van brandstof, zoals methaan, roet en NO<sub>x</sub> bij productie, raffinage of gebruik, lange transportafstanden en natuurlijk fraude en corruptie bij handhaving en certificering.

De leden van de GroenLinks-fractie constateren dat veel van deze issues genoemd zijn, maar er zijn voornamelijk onvoldoende middelen in stelling gebracht om al deze issues ook naar tevredenheid te kunnen aanpakken. Veel noodzakelijke middelen, zoals het toezicht in andere landen, vallen buiten de Nederlandse jurisdictie. Nederland moet er dan op vertrouwen dat het goed komt in die landen. Deze leden vrezen dat de mix van naïviteit en roekeloosheid in de praktijk erg slecht uitpakt voor milieu, klimaat, natuur en de levens van de mensen in de landen waar de brandstoffen worden geproduceerd.

De leden van de GroenLinks-fractie pleiten ervoor om het aandeel biobrandstoffen niet te laten stijgen boven de minimaal verplichtte 1,7%. Deze leden zien niet hoe Nederland aan een groter percentage kan voldoen, zonder het risico te lopen zeer onwenselijke praktijken en dubieuze bronnen te stimuleren, fraude in de hand te werken of een veel groter aandeel biobrandstoffen te consumeren dan Nederland toestaat volgens fair-share principes. In Nederland bestaat nu 69% van alle biobrandstoffen uit frituurvet en dierlijk vet. Daarvoor moet vet uit 80 landen worden geïmporteerd, die dit dus niet meer zelf kunnen gebruiken en daarom virgin oils of andere vetten gebruiken voor toepassingen waar deze vetten anders voor waren gebruikt. Een groter aandeel verplichte bijmenging vraagt dus om nog meer import of om het gebruik van niet-afvalvetten en -oliën. Beide zeer onwenselijk.

### **Korte samenvatting hoofdlijnen**

De leden van de D66-fractie lezen dat zware stookolie toegevoegd is aan de soorten brandstof waarover de leverancier tot eindverbruik zijn jaarverplichting heeft naar aanleiding van de toename van zware stookolie in dieselmotoren. Deze leden vragen de Staatssecretaris toe te lichten

waardoor deze toename wordt veroorzaakt. In welke sectoren wordt er nu meer stookolie gebruikt?

### **Uitbreiding reikwijdte van de jaarverplichting hernieuwbare energie**

De leden van de VVD-fractie vragen in hoeverre met het vaststellen van de jaarverplichting rekening wordt gehouden met de uitbreiding van bestemmingen. Deze leden vragen of uiteengezet kan worden hoe de inzet van hernieuwbare energie zich per transportmodaliteit ontwikkelt.

### **Uitbreiden publiek toezicht**

De leden van de VVD-fractie staan positief tegenover het uitbreiden van de bevoegdheden van de Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) om onder andere fraudezaken te voorkomen. Deze leden lezen echter dat de bevoegdheid die de NEa verkrijgt om te controleren of de schakel, eenmaal gecertificeerd, ook volgens de erkende systematiek optreedt, een bevoegdheid is die verder reikt dan de manier waarop de verplichting in de Richtlijn hernieuwbare energie verwoord is. Wat heeft dit voor gevolgen voor het gelijke speelveld in Europa? Kan gegarandeerd worden dat er door dit wetsvoorstel geen ongelijk speelveld optreedt door deze extra bevoegdheid?

### **Toevoeging nieuwe soort HBE**

De leden van de VVD-fractie hebben vragen over de voorgestelde limiet voor HBE IX-B. In hoeverre wordt de kosteneffectiviteit meegenomen in de vaststelling van deze limiet? De limiet van 1,7% voor HBE IX-B is gebaseerd op Europese gemiddelden, terwijl in Nederland het huidige gebruikspercentage veel hoger uitkomt. Er zijn veel investeringen gedaan in productiefaciliteiten die deze grondstoffen verwerken. Door het instellen van een te lage limiet dreigen investeringen in de verwerking van deze grondstoffen op te drogen en worden ook nieuwe investeringen belemmerd. Deze leden vragen dan ook om gedane investeringen niet teniet te doen en een werkbare limiet vast te stellen. Daarnaast vragen deze leden in hoeverre bij de hoogte van de limiet ook rekening is gehouden met de mogelijkheid om deze grondstoffen ook in te zetten voor bijvoorbeeld de binnenvaart.

De leden van de D66-fractie lezen dat in 2020 het aandeel HBE's aangemaakt met biobrandstoffen in de scheepvaart zodanig gestegen is dat dit een risico vormt voor het behalen van de nationale en Europese bindende doelen voor decarbonisatie. Klopt het dat met dit instrument de mogelijkheid om HBE's aan te maken door de zeevaart wordt ingeperkt om dit te voorkomen of is daar alleen sprake van als het volume via de jaarverplichting ook tegelijk verhoogd wordt en er dus netto meer biobrandstoffen worden ingezet dan nu voorzien? Zo ja, kan de regering toelichten welke effecten zij hiervan verwacht voor de zeevaart en, in het licht van de Green Deal Maritiem, Binnenvaart en Havens, voor de binnenvaart? Kan de regering aangeven hoe zij aankijkt tegen het eventueel invoeren van een aparte HBE voor de zeevaart om aan de zorgen van de sector tegemoet te komen? Kan de regering aangeven welke gevolgen de invoering van een aparte HBE voor de zeevaart eventueel zou hebben, bijvoorbeeld voor de uitvoering, het toezicht en het risico's op fraude? Kan de regering bovendien toelichten hoe zij op andere manieren het perspectief wil bieden aan de sector om geavanceerde bijmenging wel mogelijk te maken, gezien de vergroeningsopgave waar deze sector ook voor staat? Hoe gaat zij dit doen zonder dat dit ten koste gaat van de klimaatafspraken? En hoe is dit in andere landen geregeld?

## **Grondstoffen met een hoog risico op indirecte veranderingen van landgebruik (ILUC)**

De leden van de D66-fractie zien de bijmenging van biobrandstoffen in personenvervoer als een noodzakelijke, maar tijdelijke duurzame toepassing. Deze leden vinden het van groot belang dat de bijgemengde biobrandstoffen voldoen aan de (Europese) duurzaamheidseisen en de toepassing van voedergewassen tot een minimum wordt beperkt. Deze leden vragen derhalve op welke wijze de regering de motie-Schonis over niet toelaten van hoog ILUC-biobrandstoffen (Kamerstuk 31 305, nr. 300) heeft verwerkt in dit wetsvoorstel. Op welke wijze worden hoog-ILUC-biobrandstoffen als palm- en sojaolie niet toegelaten? Hoe ziet de regering de rol van Palm Fatty Acid Distillate (PFAD), een bijproduct van palmolie, als een feedstock? Heeft PFAD een hoog ILUC-risico en zou deze onderdeel moeten zijn van de uitfasering?

De leden van de GroenLinks-fractie zien het risico op ontbossing en verandering van landbouwgrond van voedselproductie naar energieproductie nog steeds als een groot risico. Ook als Nederland de used cooking oils (UCO's) van andere landen importeert, dwingt het deze landen om over te gaan op oliën die wellicht een ILUC-risico hebben. Dit valt dan volledig buiten de Nederlandse regelgeving of toezicht, maar is wel een direct gevolg van ons beleid. Deze leden pleiten ervoor de import van UCO's te beperken tot de EU-landen, zodat dit risico wordt beperkt.

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen dat de Richtlijn lidstaten de mogelijkheid biedt om het aandeel biobrandstoffen uit voedsel- en voedergewassen verder te beperken dan de limiet die uit de Richtlijn volgt en daarbij onderscheid te maken tussen verschillende biobrandstoffen. Deze leden vragen waarom daar in het onderhavige wetsvoorstel geen gebruik van wordt gemaakt, aangezien het Klimaatakkoord de afspraak bevat om de biobrandstof uit sojaolie vanwege ILUC-risico's uit te sluiten van inzet als hernieuwbare energie. Zij vragen hoe de regering volledig uitvoering gaat geven aan die afspraak en of zij bereid is alsnog gebruik te maken van de ruimte die de Europese richtlijn biedt. Deze leden lezen voorts de toezegging van de regering om zich actief in te blijven spannen om de partijen te wijzen op de afspraak uit het Klimaatakkoord waarin zij toezeggen de huidige praktijk, waarin geen palm- en sojaolie wordt ingezet voor biobrandstoffen voort te zetten. Hoe wordt gecontroleerd en geborgd dat er daadwerkelijk uitvoering gegeven wordt aan die afspraak?

### **Sturen op CO<sub>2</sub> in de keten; introductie BKE**

De leden van de VVD-fractie lezen over de introductie van de broeikasgasreductie-eenheid (BKE) op een nader te bepalen moment. Deze leden vragen, met het oog op het feit dat na invoering van nieuwe systemen regelmatig blijkt dat deze systemen fraudegevoelig zijn, in hoeverre in dit nieuwe systeem meer zekerheden (zoals monitoring) zijn ingebouwd om fraude te voorkomen.

### **Bepaalde biobrandstoffen uitsluiten van inboeken voor de reductieverplichting en bevoegdheid tot vaststellen broeikasgasreductie**

De leden van de VVD-fractie lezen over de mogelijkheid verschillende soorten biobrandstoffen uit te sluiten van inboeking ter verkrijging van BKE's. Deze leden vragen om verduidelijking van deze mogelijkheid. Deze leden lezen dat de kans volgens de regering klein is dat een biobrandstof voor inboeken wordt uitgesloten. Kan de regering uiteenzetten wanneer en hoe een dergelijke mogelijkheid in de praktijk zich zou kunnen

voordoet? In het hoofdlijnenverslag van de internetconsultatie lezen deze leden dat of een dergelijke situatie zich voordoet, pas na afloop van een jaar kan worden geconstateerd. Kan de Kamer hierover worden geïnformeerd? In hoeverre wordt de Kamer betrokken bij het uitsluiten van verschillende soorten biobrandstoffen?

De leden van de CDA-fractie vragen ten aanzien van bijlage IX, deel B, van de richtlijn hernieuwbare energie of de regering kan toelichten op welke wijze de kosteneffectiviteit van verschillende brandstoffen is meegenomen in het voorstel. Wat is het effect op de kosteneffectiviteit indien de limiet op voedsel- en voedergewassen op 5% – het huidige niveau – wordt gesteld en deze ruimte wordt benut? Kan worden aangegeven wat het gemiddelde aandeel hernieuwbare energie in vervoer is in Europa en wat daarbinnen het gemiddelde consumptieniveau is van biobrandstoffen uit voedsel- en voedergewassen? Kan worden bevestigd dat de Renewable Energy Directive 2 (RED2) ruimte biedt voor meer inzet van voedsel- en voedergewassen dan het consumptieniveau in 2020? Kan worden bevestigd dat onvoorziene omstandigheden worden meegewogen in het bepalen van de definitieve hoogte van de limiet op voedsel- en voedergewassen? Wordt hierbij de impact als gevolg van COVID-19 meegenomen? Kan worden aangegeven van welke hoogte van de limiet op voedsel- en voedergewassen is uitgegaan in de impact analyse die door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) is uitgevoerd? Waarop waren deze aannames gebaseerd?

### **Handhaafbaarheids-, Uitvoerbaarheids- en Fraudebestendigheidstoets (HUF-toets)**

De leden van de GroenLinks-fractie maken zich grote zorgen om toenemende fraude en gebrekkige handhaving rond biobrandstoffen. Met een toenemende verplichting wordt meer vraag gecreëerd in een markt met een beperkt aanbod, terwijl veel brandstoffen en feedstocks fysiek amper van elkaar te onderscheiden zijn. Het verschil tussen bruikbaar en onbruikbaar, tussen waardeloos en waardevol, is een stempeltje en een paper-trail naar landen waar ons toezicht onmogelijk is. De verleiding is dan groot. Wij hebben deze markt gecreëerd maar kunnen hem niet controleren. Het Centrum voor Criminaliteitspreventie stelt dat het toezicht ernstig tekort schiet en ook de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), verantwoordelijk voor de handhaving, stelt dat fraude nog steeds mogelijk is.

### **Toetsing Regeldruk**

De leden van de D66-fractie lezen dat het Adviescollege regeldruk concludeert dat de BKE een maatregel is die niet één op één volgt uit de Richtlijn brandstofkwaliteit. Kan de regering aangeven welke andere juridische mogelijkheden zij heeft overwogen dan de huidige invulling van de BKE-invulling om aan rapportageverplichting uit de Richtlijn brandstofkwaliteit te voldoen? Waarom is er gekozen voor de BKE?

### **Internetconsultatie**

De leden van de VVD-fractie lezen dat een nadere uitwerking plaats zal vinden over de vraag wanneer een grondstof een residu is en geen bijproduct. Deze leden vragen wanneer de resultaten van deze uitwerking verwacht kunnen worden en hoe de regering zich inzet dit op Europees niveau gelijk te stellen.



## **ARTIKELSGEWIJS**

### **Onderdelen N (artikel 9.7.4.2) en O (artikel 9.7.4.3)**

De leden van de CDA-fractie krijgen bij het lezen van artikelen 9.7.4.2, 9.7.4.3 en 9.7.4.4 het idee dat de regering voornemens is om een kop op Europees beleid te voeren. In deze artikelen wordt gesteld dat «de in te boeken (gasvormige, vloeibare, hernieuwbare) (bio) brandstof voldoet aan: bij of krachtens algemene maatregel van bestuur gestelde duurzaamheids- en broeikasgasemissiereductiecriteria. Deze leden vragen waarom hier niet wordt verwezen naar de duurzaamheids- en broeikasgasemissiereductiecriteria uit Richtlijn (EU)2018/2001 (RED 2). Is de regering van zins om additionele criteria te hanteren boven op de Europese criteria? Zo ja, waarom is de regering hiertoe voornemens? Mag de regering andere duurzaamheids- en broeikasgascriteria hanteren dan welke gesteld in Richtlijn (EU)2018/2001 (RED 2)? Heeft de regering in beeld wat deze kop op Europees beleid voor gevolgen heeft voor de betrokken bedrijven?

### **Onderdeel R (artikel 9.7.4.6)**

De leden van de CDA-fractie vragen of kan worden aangegeven wat de voor- en nadelen zijn van het creëren van één aparte HBE voor de zeevaart voor een brede grondstoffenbasis en in combinatie met een limiet ten opzichte van de voorgenomen systematiek voor de zeevaart.

### **Onderdeel AB (paragraaf 9.7.6, artikelen 9.7.6.1 tot en met 9.7.6.3)**

De leden van de VVD-fractie vragen of bevestigd kan worden dat met betrekking tot het stellen van nadere regels ten aanzien van de massabalans bij ministeriële regeling, het gelijke speelveld wordt gewaarborgd en geen strengere regels dan Europees vastgesteld, worden opgenomen. Deze leden vragen of er op dit moment al enige duidelijkheid kan worden verschaft over de invulling van deze nadere regels.

De leden van de CDA-fractie vragen aan de regering of kan worden bevestigd dat het doel van paragraaf 9.7.6 zou moeten zijn om een grondslag voor toezicht te creëren, maar niet om aanvullende materiële eisen te stellen aan bedrijven die in Nederland zijn gevestigd.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,  
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,  
Koerselman