

Vergaderjaar 2022–2023

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

F

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 december 2022

Op 29 juni 2021 is de wijziging van de Wet milieubeheer in het kader van de implementatie van de Richtlijn hernieuwbare energie (RED II) in uw Kamer besproken. Daarin zijn een drietal toezeggingen gedaan. Via deze brief kom ik bij uw Kamer terug op deze toezeggingen.

1. *De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat zegt de Kamer, naar aanleiding van een vraag van het lid Raven (OSF), toe om een onderzoek in te stellen naar de mogelijkheden van meervoudig landgebruik bij de productie van biobrandstoffen. (T03204)*

Bij de inzet van biobrandstoffen zet het Kabinet in op het stimuleren van afvalstoffen en residuen. Hier komt juist geen landgebruik bij kijken.

Ten aanzien van het meervoudig landgebruik bij zonnevelden bestaat een voorkeursvolgorde zon (de zogeheten zonneladder) waarbij zon op kostbare natuur- en landbouwgebieden onderaan staat. Als het project wel in dit gebied moet plaatsvinden is de inzet van het kabinet dat dit multifunctioneel gebeurt zoals aangekondigd in de zonnebrief van mei dit jaar. Ook lopen er proeven voor meervoudig grondgebruik bij zonnevelden. Hiervoor is via de Regeling voor energie en klimaatinnovatie (DEI+) recent een proef uitgevoerd in Oss. Ook wordt onderzoek op deze topics ondersteund vanuit de MOOI-regeling. Op dit moment wordt onderzocht door BZK en EZK of een instructieregel hier een meer sturende werking richting medeoverheden kunnen betekenen. Hierover wordt eind dit jaar meer richting de Tweede Kamer gecommuniceerd via EZK en BZK.

2. *De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat zegt de Kamer, naar aanleiding van een vraag van het lid Kluit (GroenLinks), toe om een jaarlijkse evaluatie te doen met betrekking tot het concurrentievoordeel dat aan de lucht- en scheepvaart wordt gegeven ten opzichte*

van de andere sectoren, als gevolg van de ook aan de lucht- en scheepvaart gegeven inboekings-mogelijkheid in het BKE¹-systeem. Bij de jaarlijkse evaluatie wordt ook aandacht besteed aan de ontwikkeling van de gedachten rondom fair share en fair trade en ook – in het kader van de handhaving van de VTH – in welke mate de inzet van de inspecteurs verdeeld is over fysieke en administratieve controles. (T03205)

De Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) publiceert jaarlijkse rapportages² van de markt voor hernieuwbare energie voor vervoer en het instrument van de jaarverplichting. Daar wordt ook aangegeven hoeveel procent van de op de markt gebrachte credits (HBE³) afkomstig waren van de luchtvaart en zeevaart. Hiermee wordt ook invulling gegeven aan deze toezegging. Hieronder schets ik de situatie van 2021.

In jaarverplichting ligt bij de brandstofleveranciers aan wegvervoer. Dat betekent dat zij jaarlijks voldoende HBE op hun rekening bij de NEa moeten hebben. Om dit te doen kunnen zij HBE opkopen bij de luchtvaart en zeevaart, wanneer dit kosteneffectief is. Luchtvaart en zeevaart hebben namelijk géén verplichting en de verduurzaming is dus vrijwillig. Door de HBE te verkopen aan de leverancier van wegvervoer kunnen zij (een deel van) de onrendabele top tussen fossiele brandstof en duurzame brandstof dekken. Deze mogelijkheid voor luchtvaart en zeevaart is tot 2025 voortgezet om een handelingsperspectief voor verduurzaming te bieden voor deze internationale sectoren in aanloop naar sectorspecifieke mandaten. Deze mandaten worden verwacht met Fit for 55.

In 2021 werd 19% van de HBE's gecreëerd door het verduurzamen van zeevaart. Het gaat om ongeveer 13 miljoen HBE. De aanname is dat een HBE gemiddeld tussen de 12 en 20 euro waard is. De waardebepaling is echter aan de markt. Zeevaart is de goedkoopste route voor verduurzaming, waardoor een relatief lage HBE-prijs aannemelijk is. De luchtvaart heeft in 2021 1% van de HBE's gerealiseerd. De inspectiecapaciteit wordt door de NEa risico-gestuurd ingezet op zowel luchtvaart als zeevaart, waarbij met name in zeevaart zowel fysieke als administratieve controles plaatsvinden.

Ten aanzien van fair share en fair trade heeft het Duurzaamheidskader Biograndstoffen⁴ aangegeven dat er volgens de SER geen eenduidig en algemeen geaccepteerde grondslag is om in beleid vast te leggen wat een eerlijk aandeel aan biograndstoffen is voor Nederland (*fair share*). Het kabinet onderschrijft deze analyse en dit advies en zet daarom in op vergroting van de (nationale) beschikbaarheid van duurzame biograndstoffen en op een duurzame handel in biograndstoffen.

3. *De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat zegt de Kamer, naar aanleiding van een vraag van het lid Pijlman (D66), toe dat te zijner tijd de keuze rondom de BKE ook wordt voorgehangen bij de beide Kamers. (T03206)*

¹ Credit voor broeikasgasemissiereductie

² Rapportages Energie voor Vervoer | Algemeen Energie voor Vervoer 2022–2030 | Nederlandse Emissieautoriteit

³ De BKE (CO₂-credit) is nog niet inwerking. Dat betekent dat verduurzamen van transport via de HBE (hernieuwbare energie-eenheden) verloopt.

⁴ Kabinetsaanpak Klimaatbeleid | Tweede Kamer der Staten-Generaal

Het al dan niet inwerking laten treden van de BKE, om nadrukkelijker op CO₂-reductie in de keten te sturen, zal voorgehangen worden aan beide Kamers. De keuze hieromtrent wordt meegenomen in de implementatie van de RED III, waarover nu nog in Europa wordt onderhandeld.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
V.L.W.A. Heijnen