

32 813 Kabinetsaanpak Klimaatbeleid

29 383 Regelgeving Ruimtelijke Ordening en Milieu

Nr. 1532 VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 4 september 2025

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 20 juni 2025 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, nr. 1518).

De vragen en opmerkingen zijn op 17 juli 2025 aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 4 september 2025 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Peter de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,
Coco Martin

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave

Inleiding

GroenLinks-PvdA

VVD-fractie

ChristenUnie-fractie

SGP-fractie

Inleiding

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie hebben kennisgenomen van de stukken en hebben hier enkele vragen en opmerkingen bij.

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de stukken en hebben hierover nog enkele vragen.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van 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). Deze leden hebben nog enkele vragen.

De leden van de SGP-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het voorliggende ontwerpbesluit. Zij hebben nog enkele vragen.

GroenLinks-PvdA-fractie

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie ondersteunen het uitgangspunt dat niet de bijgemengde hoeveelheid biobrandstof van belang is, maar de klimaateffecten. Wijziging van het oude systeem kan daarom rekenen op de steun van deze leden. Zij gaan er ook van uit dat hiermee een groter potentieel ontstaat van nieuwe alternatieve brandstoffen met hopelijk een kleinere voetafdruk en een groter potentieel voor opschaling. Is de staatssecretaris het met deze leden eens, dat verdere opschaling van de productie van klassieke niet-problematische biobrandstoffen zeer beperkt is? De hoeveelheid afgewerkte frituurolie zal immers niet exponentieel toenemen en de concurrentie met voedsel en voedergewassen, of natuur is nu al veel te hoog.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie lazen afgelopen week in de media over de grootschalige fraude met biobrandstoffen. Als de Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) naar eigen zeggen 'geen idee' heeft hoeveel er wordt gefraudeerd, hoe kunnen we dan weten of bijmenging ook de klimaatdoelstellingen dient? Wat is de staatssecretaris van plan om te doen om fraude effectief te bestrijden?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie stellen dat de adviezen met betrekking tot de regeldruk wijzen op de toenemende complexiteit onder het nieuwe stelsel. De ervaring leert dat een grotere complexiteit van een

systeem, bij een fors hogere vraag en gebrekkige transparantie en toezicht, leidt tot meer fraude. Deelt de staatssecretaris de zorg van deze leden? Hoe wordt voorkomen, dat de nieuwe regels leiden tot nieuwe vormen van fraude of een grotere last voor de controlerende instanties? Zijn deze instanties voldoende toegerust op de extra taken?

Ten slotte vinden de leden van de GroenLinks-PvdA-fractie het erg bezwaarlijk als sectoren worden uitgesloten of de mogelijkheid krijgen om hun aandeel uit te plaatsen naar andere sectoren. De luchtvaart en de zeevaart zijn bij uitstek de sectoren die fors achter lopen in het nemen van stappen naar een klimaatneutrale operatie. Het doel van bijmenging is immers niet alleen het op korte termijn verminderen van een klein percentage klimaatschadelijke emissies, maar ook en vooral het aanjagen van de transitie naar die klimaatneutrale operatie. Dat vergt niet alleen brandstoffen met een lagere impact, maar aanpassing in de hele keten, van productie naar bunkerbedrijven, motortechniek et cetera. Is de staatssecretaris het met deze leden eens dat schuilen achter concurrentieargumenten, het betalen van een aflat of een deal met andere sectoren, niets bijdraagt aan het versnellen van de transitie van de lucht- en scheepvaart? Welke additionele maatregelen gaat de staatssecretaris deze sectoren opleggen om ze te dwingen tot een andere werkwijze en toch tijdig in 2050 klimaatneutraal te opereren?

VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie hechten aan investeringszekerheid voor producenten van hernieuwbare brandstoffen. Veel projecten vergen langdurige voorbereiding en een lange terugverdientijd, en vragen om voorspelbaar en geloofwaardig overheidsbeleid. In het commissiedebat Duurzaam vervoer van 22 april 2025 gaf de staatssecretaris aan te verkennen of de brandstofverplichtingen kunnen worden doorgetrokken tot 2040. Deze leden vragen de staatssecretaris wat de uitkomsten uit deze verkenning zijn.

De leden van de VVD-fractie stellen dat net zoals eerder een tijdelijke verhoging van de jaarverplichting is ingevoerd om een terugval in de inzet van hernieuwbare brandstoffen te voorkomen, nu al overwogen zou kunnen worden om – vooruitlopend op een eventueel nieuwe Europese richtlijn (zoals RED IV) – de jaarverplichting ook na 2030 op niveau te houden. Duitsland heeft recentelijk al een voorstel gepresenteerd voor een groeipad tot 2038. Het doortrekken van de verplichting na 2030 voorkomt een beleidsmatige kloof, biedt de markt tijdig duidelijkheid over de verwachte beleidsrichting, draagt bij aan energie-onafhankelijkheid en versterking van de nationale productiecapaciteit. Deze leden vragen de staatssecretaris of hij het hiermee eens is.

De leden van de VVD-fractie vragen of de staatssecretaris bereid is om in het kader van het Besluit energie vervoer al een indicatieve doorkijk op te nemen richting de periode na 2030, bijvoorbeeld in de vorm van

groeipaden voor 2035 en 2040. Kan de staatssecretaris daarbij ook toelichten hoe andere lidstaten omgaan met het bieden van langetermijnzekerheid, en of het wenselijk is dat Nederland daarbij aansluit?

De leden van de VVD-fractie merken op dat het conceptbesluit Annex IXb-brandstoffen uitsluit van toepassing in de zeevaart. Dit leidt tot verlies van de meest kostenefficiënte oplossing en tast de Nederlandse bunkerpositie aan. Deze leden vragen de staatssecretaris waarom hij ervoor kiest om gebruik van IXb-brandstoffen niet toe te staan in de zeevaart, maar dit wel zonder beperkingen toe te staan in de luchtvaart voor compliance doeleinden in andere EU-landen, die daarnaast ook volledig meetellen voor de RED III, ReFuelEU Luchtvaart de doelen van het Europese Unie Emissions Trading System (EU-ETS). Hoe verhoudt deze keuze voor RED III zich tot de mogelijkheden die FuelEU Zeevaart en EU-ETS bieden, waar Annex IXb-brandstoffen voor zeevaart juist worden toegestaan? Hoe moeten bunkeraars omgaan met de marktvraag enerzijds naar IXb-brandstoffen, die hun klanten wel helpt verduurzamen, maar die zij vervolgens niet mogen meetellen in hun verduurzamingsdoelstelling? Heeft de staatssecretaris gekeken naar de gevolgen van het verschil tussen de Nederlandse RED III-regels voor zeevaart en de Europese FuelEU-verplichtingen? Daarnaast, is het uitsluiten van IXb-brandstoffen daarbij meegenomen, met het oog op de concurrentiepositie van Rotterdam als bunkerhaven?

De leden van de VVD-fractie merken op dat de limiet op het gebruik van Annex IXb-biobrandstoffen in RED III is vastgesteld op 1,7%, terwijl lidstaten onder voorwaarden hiervan mogen afwijken. Tegelijkertijd is de lijst met toegestane grondstoffen binnen Annex IXb uitgebreid, maar is de limiet zelf niet verhoogd. In het Nederlandse voorstel geldt bovendien dat minimaal de hoeveelheid die in 2023 in het wegvervoer is ingezet, beschikbaar moet blijven voor deze sector, terwijl de resterende ruimte onder de limiet wordt verdeeld over land en binnenvaart. Deze leden vragen of de staatssecretaris van mening is dat deze benadering recht doet aan de verbreding van de grondstoffebasis en voldoende ruimte biedt om het potentieel van deze duurzame brandstoffensector te benutten. Kan de staatssecretaris uitleggen waarom hij ervoor heeft gekozen de limiet niet te verhogen, terwijl het aanbod (en potentieel duurzaam gebruik) juist is toegenomen?

De leden van de VVD-fractie constateren dat Bijlage IX-B van de RED recent is uitgebreid met grondstoffen. Is de staatssecretaris het met deze leden eens dat daarom de hoogte van de limiet moet worden herzien? Kan de additionele nationale ambitie die voortkomt uit de Voorjaarsnota 2025 hiervoor worden benut? Kan de staatssecretaris bevestigen dat biobrandstoffen geproduceerd uit afval- en residustromen die zijn vermeld op Bijlage IX-B van de RED ongelimiteerd bijdragen aan de verplichting opgenomen in de FuelEU Maritieme Verordening? Is de staatssecretaris het eens met deze leden dat het wenselijk is om deze

biobrandstoffen niet geheel uit te zonderen van de brandstoftransitieverplichting voor de zeevaart maar, eventueel beperkt, te accepteren met het oog op mogelijke opschaling van de inzet in deze sector?

De leden van de VVD-fractie constateren dat in de ARA-regio (havengebied van de steden Amsterdam, Rotterdam en Antwerpen) momenteel goedkope T1 bio-bunkerleveringen worden verricht met hernieuwbare brandstoffen uit China. Door de T1-status zijn deze leveringen 'niet in de EU' en daarmee niet onderworpen aan EU-invoerrechten, noch aan rechten op grond van EU-handelsbeschermingsinstrumenten (antidumping, antisubsidie of vrijwaringsmaatregelen). Deze non-EU biobrandstoffen worden gebruikt voor het vervullen van meerdere andere Europese doelstellingen, zoals FuelEU Zeevaart en EU-ETS. Zo profiteert zulke hernieuwbare brandstof dubbel: het telt mee voor de EU-doelstellingen voor hernieuwbare energie, maar ontduikt tegelijkertijd de opgelegde EU-handelsregels. Deze praktijk creëert een zeer ongelijk speelveld en zet daarmee Nederlandse en Europese producenten op achterstand. Deze leden vragen of de staatssecretaris ermee bekend is dat dergelijke leveringen (ook) niet in lijn zijn met het gevoerde massabalans- en antidumpingbeleid van de Europese Commissie. Klopt het dat leveringen onder het T1-regime niet meetellen voor de nationale rapportage naar Brussel vanwege hun fiscale status? Hoe verhoudt dit zich tot de eis vanuit RED III dat zeevaart energieverbruik maar beperkt mag meetellen voor de RED III-doelstelling? Is de staatssecretaris het met deze leden eens dat T1-bunkerleveringen van hernieuwbare brandstoffen, Nederlandse en Europese hernieuwbarebrandstofproducenten op oneerlijke wijze op achterstand zetten en daarom beleidsmatig ongewenst zijn? Deelt de staatssecretaris daarnaast ook de gedachte dat T1-leveringen strijdig zijn met het kabinetsvoornemen om nationale productie van hernieuwbare energie actief te ondersteunen, zoals vastgelegd in het regeerakkoord? Zou Nederland er niet wijs aan doen om alleen T2-biobrandstofleveringen toe te staan voor alle Europese beleidsdoelstellingen, omdat alleen zo kan worden bewerkstelligd dat Europese partijen niet op oneerlijke wijze op achterstand worden gezet, en de producten ook daadwerkelijk op de Europese markt worden gezet? Welke maatregelen neemt de staatssecretaris om ervoor te zorgen dat het toekomstige RED III-subsysteem voor de zeevaart eerlijk, transparant en goed functioneert, nu de overheid de accijnswetgeving als grondslag voor het beleid specifiek voor zeevaart lijkt te verlaten, ten faveure van een ticketingsysteem op basis van een bunkerleveringsverklaring?

De leden van de VVD-fractie stellen dat FAME (biodiesel uit afval) een van de meest kosteneffectieve middelen is om CO₂-uitstoot in het wegvervoer te reduceren. In de wijziging van het Besluit brandstoffen luchtverontreiniging wordt het maximumaandeel biogebaseerde bestanddelen in FAME verhoogd van B7 (7%) naar B10 (10%). Dit levert een extra broeikasgasreductie van 36% op voor het hele dieselsegment.

Met deze B10-norm is er een kans om verduurzaming via bestaande infrastructuur (aan de pomp) op te schalen. Erkent de staatssecretaris dat het aanpassen van de FAME-bijmengverplichting van B7 naar B10 een zeer grote, onmiddellijke bijdrage kan leveren aan de nationale transportdoelen voor personenauto's, maar vooral in het zwaar wegtransport, en dat deze opschaling relatief kostenneutraal is voor huishoudens? Is de staatssecretaris bereid deze kosteneffectieve oplossing actief te ondersteunen, bijvoorbeeld via technologie-neutrale stimulering of een verplichte (gefaseerde) uitrol van B10 aan de pomp, zodat een gelijk speelveld ontstaat met omliggende landen zoals Duitsland waar B10 al breed beschikbaar is aan de pomp voor alle transportsegmenten?

De leden van de VVD-fractie willen graag weten in hoeverre het benutten van voedsel- en voedergewassen kan bijdragen aan betaalbaarheid. Is het uit het oogpunt van betaalbaarheid en het voorkomen van bunkertoerisme niet wenselijk om in de binnenvaart een beperkt aandeel voedsel- en voedergewassen te benutten? Kan Nederland dit maximale aandeel op grond van de RED III verhogen ten opzichte van de limiet die is opgenomen in het conceptbesluit? Herkent de staatssecretaris dat het accepteren van deze grondstoffen kan bijdragen aan meer duurzaam geteelde gewassen uit Europa waarvan de opbrengst ten goede komt aan eiwitvoorziening voor diervoeders en tegelijk aan duurzame biobrandstoffen?

De leden van de VVD-fractie achten het van groot belang dat de energietransitie in de vervoerssector niet leidt tot onevenredige prijsstijgingen aan de pomp. In dit kader hebben deze leden kennisgenomen van het CE Delft-onderzoek waarin de prijseffecten van de RED III-implementatie worden geschat op een prijsdaling van 1 tot 3 cent per liter benzine (zonder btw) en een prijsstijging van 7 tot 11 cent per liter diesel (zonder btw) in 2030. Tegelijkertijd is in de voortgangsbrief aangegeven dat veel aannames onzeker zijn en dat de werkelijke impact afhankelijk is van toekomstige keuzes en marktdynamiek. Hoe beoordeelt de staatssecretaris de kans dat de uiteindelijke effecten op de prijs aan de pomp groter uitvallen dan in het CE Delft-model is berekend? Welke monitoring wordt opgezet om dat in de praktijk te volgen en op welk moment wordt overwogen om maatregelen te treffen als de betaalbaarheid voor consumenten alsnog onder druk komt te staan?

De leden van de VVD-fractie vinden het belangrijk dat consumenten begrijpen waarom de brandstofprijs verandert en welk deel daarvan te maken heeft met klimaatbeleid. Dit is cruciaal voor draagvlak en transparantie. Welke mogelijkheden ziet de staatssecretaris om in de toekomst transparanter te communiceren over het aandeel van klimaatbeleid in de prijs aan de pomp? Kan hij toezeggen dat bij toekomstige aanpassingen aan de brandstoftransitieplichting vooraf ook de consumentenimpact expliciet wordt meegewogen en gedeeld?

ChristenUnie-fractie

De leden van de ChristenUnie-fractie vinden het een goede zaak dat de correctiefactor in de raffinageroute voor inname groene waterstof is aangepast van 0,4 naar 1,0. Met een correctiefactor van 1,0 zakt echter wel het afnamepotentieel ten opzichte van een correctiefactor van 0,4: namelijk 2,5 keer minder ten opzichte van de eerdere plannen. Deze leden zien dat in het ontwerpbesluit hier enigszins rekening mee wordt gehouden door de verplichting voor de inzet van groene waterstof in de mobiliteit te verhogen van 4 PJ (Petajoule) naar 7,5 PJ: een factor 1,9 (in plaats van 2,5). Deze leden vragen op basis waarvan de staatssecretaris heeft gekozen voor een verhoging van het aantal PJ van 4 naar 7,5. Ziet de staatssecretaris mogelijkheid om de verhoging van 4 PJ naar 7,5 PJ verder door te trekken, om meer zekerheid te creëren in voldoende vraag en, in lijn met het principe van vraagcreatie, ook het aanbod van groene waterstof? Kan de staatssecretaris in dit kader ook een update geven over de uitvoering van de motie-Grinwis c.s. (Kamerstuk 31239, nr. 409) die de regering verzoekt om in Europees verband en in de verdere uitwerking van de Clean Industrial Deal te pleiten voor stimulering van de vraagkant, onder meer met normen die het gebruik van hernieuwbare waterstof verderop in de keten bevorderen?

SGP-fractie

De leden van de SGP-fractie horen graag hoe de keus om het gebruik van annex IX-b-biobrandstoffen niet toe te staan in de scheepvaart zich verhoudt tot de keus om dit wel toe te staan in de luchtvaart.

De leden van de SGP-fractie vragen graag aandacht voor (conventionele) biobrandstoffen die als zogenaamde T1-goederen niet de Europese markt opgaan, gevrijwaard zijn van invoerheffingen en in havengebieden opgeslagen worden. Is de veronderstelling juist dat deze biobrandstoffen wel ingezet worden om aan Europese doelstellingen en regelgeving te voldoen, zoals FuelEU Zeevaart en ETS? Deelt de staatssecretaris de analyse dat dit in strijd is met de door de Europese Commissie voorgestane massabalansmethode en het anti-dumpingbeleid? Deelt de staatssecretaris de mening dat deze handelwijze ongewenst is en dat Nederlandse en Europese producenten van biobrandstoffen hierdoor op achterstand gezet worden? Hoe gaat de staatssecretaris ervoor zorgen dat inzet van T1-biobrandstoffen om te voldoen aan Europese en nationale doelstellingen en regels, zoveel mogelijk voorkomen wordt, zo vragen deze leden.

II. Reactie van de staatssecretaris

Met belangstelling heb ik kennisgenomen van de vragen van de leden van de fracties van GL-PvdA, VVD, CU en SGP van de vaste commissie van Infrastructuur en Waterstaat van 17 juli 2025 met betrekking tot de wijziging van het Besluit energie vervoer en het Besluit brandstoffen

luchtverontreiniging i.v.m. de implementatie van RED-III (Kamerstuk 2024-2025, 32 813, nr. 1518).

In het navolgende ga ik in op de vragen en opmerkingen in het verslag, waarbij de volgende onderwerpen aan de orde komen:

1. Maatregelen om de lucht- en scheepvaartsectoren te verduurzamen
2. Biobrandstoffenblends
3. Grondstoffen voor de productie van biobrandstoffen
4. Uitvoering en handhaving
5. Effecten op de prijs aan de pomp
6. Renewable fuels of non-biological origin (RFNBO's)
7. Onderwerpen die niet in dit Besluit geregeld worden

1. Maatregelen om de lucht- en scheepvaartsectoren te verduurzamen

- 1. De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie vinden het erg bezwaarlijk als sectoren worden uitgesloten of de mogelijkheid krijgen om hun aandeel uit te plaatsen naar andere sectoren. De luchtvaart en de zeevaart zijn bij uitstek de sectoren die fors achterlopen in het nemen van stappen naar een klimaatneutrale operatie. Het doel van bijmenging is immers niet alleen het op korte termijn verminderen van een klein percentage klimaatschadelijke emissies, maar ook en vooral het aanjagen van de transitie naar die klimaatneutrale operatie. Dat vergt niet alleen brandstoffen met een lagere impact, maar aanpassing in de hele keten, van productie naar bunkerbedrijven, motortechniek et cetera. Is de staatssecretaris het met deze leden eens dat schuilen achter concurrentieargumenten, het betalen van een aflat of een deal met andere sectoren, niets bijdraagt aan het versnellen van de transitie van de lucht- en scheepvaart? Welke additionele maatregelen gaat de staatssecretaris deze sectoren opleggen om ze te dwingen tot een andere werkwijze en toch tijdig in 2050 klimaatneutraal te opereren?*

Brandstofleveranciers aan de zeevaartsector worden met dit voorstel verplicht om hernieuwbare energie te leveren. Er wordt nog altijd ingezet op het behalen van het doel om in 2050 klimaatneutraal te opereren, en dit voorstel draagt daaraan bij.

Er is geen nationale competentie om binnen de RED een brandstoftransitieverplichting op te leggen aan brandstofleveranciers aan de luchtvaartsector, omdat dit al wordt gereguleerd door een aparte Europese verordening (ReFuelEU Aviation; *lex specialis* ten opzichte van de RED III). De Nederlandse ambitie was om hogere doelen te stellen voor de luchtvaartsector, maar met de RED-instrumentaria is dit niet mogelijk.

- 2. De leden van de VVD-fractie merken op dat het conceptbesluit Annex IXb-brandstoffen uitsluit van toepassing in de zeevaart. Dit leidt tot verlies van de meest kostenefficiënte oplossing en tast de*

Nederlandse bunkerpositie aan. Deze leden vragen de staatssecretaris waarom hij ervoor kiest om gebruik van IXb-brandstoffen niet toe te staan in de zeevaart, maar dit wel zonder beperkingen toe te staan in de luchtvaart voor compliance doeleinden in andere EU-landen, die daarnaast ook volledig meetellen voor de RED III, ReFuelEU Luchtvaart de doelen van het Europese Unie Emissions Trading System (EU-ETS). Hoe verhoudt deze keuze voor RED III zich tot de mogelijkheden die FuelEU Zeevaart en EU-ETS bieden, waar Annex IXb-brandstoffen voor zeevaart juist worden toegestaan? Hoe moeten bunkeraars omgaan met de marktvraag enerzijds naar IXb-brandstoffen, die hun klanten wel helpt verduurzamen, maar die zij vervolgens niet mogen meetellen in hun verduurzamingsdoelstelling? Heeft de staatssecretaris gekeken naar de gevolgen van het verschil tussen de Nederlandse RED III-regels voor zeevaart en de Europese FuelEU-verplichtingen? Daarnaast, is het uitsluiten van IXb-brandstoffen daarbij meegenomen, met het oog op de concurrentiepositie van Rotterdam als bunkerhaven?

- 3. De leden van de VVD-fractie merken op dat de limiet op het gebruik van Annex IXb-biobrandstoffen in RED III is vastgesteld op 1,7%, terwijl lidstaten onder voorwaarden hiervan mogen afwijken. Tegelijkertijd is de lijst met toegestane grondstoffen binnen Annex IXb uitgebreid, maar is de limiet zelf niet verhoogd. In het Nederlandse voorstel geldt bovendien dat minimaal de hoeveelheid die in 2023 in het wegvervoer is ingezet, beschikbaar moet blijven voor deze sector, terwijl de resterende ruimte onder de limiet wordt verdeeld over land en binnenvaart. Deze leden vragen of de staatssecretaris van mening is dat deze benadering recht doet aan de verbreding van de grondstoffenbasis en voldoende ruimte biedt om het potentieel van deze duurzame brandstoffensector te benutten. Kan de staatssecretaris uitleggen waarom hij ervoor heeft gekozen de limiet niet te verhogen, terwijl het aanbod (en potentieel duurzaam gebruik) juist is toegenomen?*
- 4. De leden van de VVD-fractie constateren dat Bijlage IX-B van de RED recent is uitgebreid met grondstoffen. Is de staatssecretaris het met deze leden eens dat daarom de hoogte van de limiet moet worden herzien? Kan de additionele nationale ambitie die voortkomt uit de Voorjaarsnota 2025 hiervoor worden benut? Kan de staatssecretaris bevestigen dat biobrandstoffen geproduceerd uit afval- en residu stromen die zijn vermeld op Bijlage IX-B van de RED ongelimiteerd bijdragen aan de verplichting opgenomen in de FuelEU Maritieme Verordening? Is de staatssecretaris het eens met deze leden dat het wenselijk is om deze biobrandstoffen niet geheel uit te zonderen van de brandstoftransitieverplichting voor de zeevaart maar, eventueel beperkt, te accepteren met het oog op mogelijke opschaling van de inzet in deze sector?*

In Europees verband is een limiet gesteld op Annex IXb-grondstoffen. Nederland zit al boven deze limiet, waardoor er op nationaal niveau een

keuze gemaakt moet worden over de toegestane inzet van deze brandstoffen per sector (en tot op welke hoogte). Het is van belang om Annex IXb-grondstoffen te blijven inzetten in de wegsector, om een stijging van de prijs aan de pomp te voorkomen. Daarom wordt de huidige inzet van Annex IXb-grondstoffen in de wegsector doorgezet. Het resterende potentieel binnen de limiet wordt ingezet in de binnenvaartsector, omdat deze sector aan het begin van de verduurzaming staat. Er is ervoor gekozen om Annex IXb grondstoffen niet inboekbaar te maken voor de zeevaart. Dit is een voortzetting van de huidige situatie, waarin de levering aan zeevaart ook geen Annex IXb-grondstoffen kunnen worden ingeboekt. Daarnaast heeft de zeevaart een lagere procentuele verplichting dan de andere sectoren. In het Memorandum of Understanding (MoU) met België is het uitsluiten van Annex IXb-grondstoffen in de invulling van het hernieuwbare gedeelte van de verplichting meegenomen.

De limiet op Annex IXb-biobrandstoffen is op Europees niveau vastgelegd. Dit betekent dat deze limiet in Europees verband verhoogd kan worden. Annex IXb-grondstoffen zijn van belang voor de opschaling van hernieuwbare brandstoffen. Daarom is Nederland voorstander van het verhogen van de limiet in Europees verband. Aan de andere kant leidt de limiet ertoe dat rest- en afvalstromen uit Annex IXa-grondstoffen worden opgeschaald. Voor de invulling van de verplichtingen die scheepvaartmaatschappijen hebben binnen FuelEU Maritime en EU-ETS zijn deze voorwaarden niet van toepassing. Een scheepvaartmaatschappij kan nultelling krijgen binnen EU-ETS als de gebruikte hernieuwbare brandstoffen voldoen aan de vereisten van de Richtlijn hernieuwbare energie. Binnen FuelEU Maritime mogen hernieuwbare brandstoffen die voldoen aan deze vereisten meegerekend worden voor een lagere broeikasgasintensiteit. Dit is ook mogelijk binnen FuelEU Maritime voor bijvoorbeeld fossiele brandstoffen met een lagere broeikasgasintensiteit, zoals LNG.

2. Biobrandstoffenblends

5. *De leden van de VVD-fractie stellen dat FAME (biodiesel uit afval) een van de meest kosteneffectieve middelen is om CO₂-uitstoot in het wegvervoer te reduceren. In de wijziging van het Besluit brandstoffen luchtverontreiniging wordt het maximumaandeel biogebaseerde bestanddelen in FAME verhoogd van B7 (7%) naar B10 (10%). Dit levert een extra broeikasgasreductie van 36% op voor het hele dieselsegment. Met deze B10-norm is er een kans om verduurzaming via bestaande infrastructuur (aan de pomp) op te schalen. Erkent de staatssecretaris dat het aanpassen van de FAME-bijmengverplichting van B7 naar B10 een zeer grote, onmiddellijke bijdrage kan leveren aan de nationale transportdoelen voor personenauto's, maar vooral in het zwaar wegtransport, en dat deze opschaling relatief kostenneutraal is voor huishoudens? Is de staatssecretaris bereid deze*

kosteneffectieve oplossing actief te ondersteunen, bijvoorbeeld via technologie-neutrale stimulering of een verplichte (gefaseerde) uitrol van B10 aan de pomp, zodat een gelijk speelveld ontstaat met omliggende landen zoals Duitsland waar B10 al breed beschikbaar is aan de pomp voor alle transportsegmenten?

De Europese Richtlijn brandstofkwaliteit verplicht brandstofleveranciers om in ieder geval B7 op de markt te brengen, maar maakt het voor brandstofleveranciers daarnaast mogelijk om ook een diesel met een maximum FAME-gehalte van 10% te leveren. Tankstations die meerdere soorten diesel aanbieden zullen naar alle waarschijnlijkheid dus ook B10 gaan aanbieden, naast een eigen premium-diesel. Een deel van het wagenpark kan door technische aspecten momenteel niet rijden op B10. Een verplichte uitrol van B10 aan de pomp is hierdoor geen haalbare stimulans voor de transitie van de wegsector. De regering ziet het belang van hogere blends in diesel om de opschaling van hernieuwbare brandstoffen te bevorderen.

3. Grondstoffen voor de productie van biobrandstoffen

6. *De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie ondersteunen het uitgangspunt dat niet de bijgemengde hoeveelheid biobrandstof van belang is, maar de klimaateffecten. Wijziging van het oude systeem kan daarom rekenen op de steun van deze leden. Zij gaan er ook van uit dat hiermee een groter potentieel ontstaat van nieuwe alternatieve brandstoffen met hopelijk een kleinere voetafdruk en een groter potentieel voor opschaling. Is de staatssecretaris het met deze leden eens, dat verdere opschaling van de productie van klassieke niet-problematische biobrandstoffen zeer beperkt is? De hoeveelheid afgewerkte frituurolie zal immers niet exponentieel toenemen en de concurrentie met voedsel en voedergewassen, of natuur is nu al veel te hoog.*

Voor de inzet van grondstoffen voor de productie van biobrandstoffen gelden strenge duurzaamheidseisen. Deze houden onder andere in dat het gebruik van grondstoffen voor biobrandstofproductie niet mag leiden tot concurrentie met landgebruik voor voedsel- en voedergewassen of natuur of tot verstoring van de biodiversiteit. De grondstoffen die onder de categorie 'conventioneel' ingeboekt kunnen worden hebben een laag risico op indirecte landsgebruiksveranderingen. (ILUC: Indirect Land-Use Change). Echter, door de limiet op voedsel- en voedergewassen is de inzet van grondstoffen met een risico op indirecte veranderingen in landgebruik laag. Op dit vlak is Nederland strenger dan andere Europese landen, onder andere omdat het een lagere limiet stelt op brandstoffen geproduceerd uit conventionele grondstoffen. Daarnaast is, n.a.v. afspraken in het Klimaatakkoord, de inzet van biobrandstoffen uit soja en palmolie wettelijk uitgesloten.

De overstap op een nieuw systeem leidt op verschillende manieren tot

een groter opschaalpotentieel van biobrandstoffen anders dan conventionele biobrandstoffen. Ten eerste zijn er extra grondstoffen toegevoegd op de Annex IXa-lijst, waarvoor een sub-verplichting geldt. Ten tweede vervalt de dubbeltelling van Annex IXa-, en Annex IXb-grondstoffen, waardoor grondstoffen uit categorie 'overig' meer waard worden. Dit maakt dat een aanzienlijke groep grondstoffen anders dan voedsel- en voedergewassen aantrekkelijker wordt voor biobrandstofproductie. Ten derde wordt met de overstap op CO₂-ketenemissiesturing biobrandstoffen uit afvalstromen en residuen aantrekkelijker voor biobrandstofproductie. Afsluitend leidt ook de verhoging van de brandstoftransitieverplichting, terwijl de limiet op conventionele grondstoffen gelijk blijft, resulterend uit de voorjaarsnota jl., tot het grote opschaalpotentieel van dergelijke biobrandstoffen.

7. De leden van de VVD-fractie willen graag weten in hoeverre het benutten van voedsel- en voedergewassen kan bijdragen aan betaalbaarheid. Is het uit het oogpunt van betaalbaarheid en het voorkomen van bunkertoerisme niet wenselijk om in de binnenvaart een beperkt aandeel voedsel- en voedergewassen te benutten? Kan Nederland dit maximale aandeel op grond van de RED III verhogen ten opzichte van de limiet die is opgenomen in het conceptbesluit? Herkent de staatssecretaris dat het accepteren van deze grondstoffen kan bijdragen aan meer duurzaam geteelde gewassen uit Europa waarvan de opbrengst ten goede komt aan eiwitvoorziening voor diervoeders en tegelijk aan duurzame biobrandstoffen?

In het Klimaatakkoord is afgesproken om niet meer voedsel- en voedergewassen in te zetten voor de productie van biobrandstoffen dan het niveau van 2020, en in plaats daarvan in te zetten op biobrandstoffen uit rest- en afvalstromen. Daarnaast is de lijn van het duurzaamheidskader biograndstoffen om biograndstoffen zo hoog mogelijk in te zetten. Bovendien nemen gewassen veel ruimte in beslag in vergelijking met rest- en afvalstromen. Deze grond is onder andere nodig om circulaire bouwmaterialen te kweken en om de natuur te herstellen. Alternatieve grondstoffen uit de landbouwsector met meer potentie voor biobrandstofproductie zijn bijvoorbeeld tussengewassen, vanggewassen en reststromen van landbouwgewassen.

Omdat het aandeel voedsel- en voedergewassen voorheen werd ingezet in de wegsector, is ervoor gekozen om deze situatie te behouden. Het verlagen van de inzet in de wegsector en het verhogen van de inzet in de binnenvaartsector zou kunnen leiden tot verhoging van de prijs aan de pomp.

4. Uitvoering en handhaving

8. De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie lazen afgelopen week in de media over de grootschalige fraude met biobrandstoffen. Als de

Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) naar eigen zeggen 'geen idee' heeft hoeveel er wordt gefraudeerd, hoe kunnen we dan weten of bijmenging ook de klimaatdoelstellingen dient? Wat is de staatssecretaris van plan om te doen om fraude effectief te bestrijden?

9. *De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie stellen dat de adviezen met betrekking tot de regeldruk wijzen op de toenemende complexiteit onder het nieuwe stelsel. De ervaring leert dat een grotere complexiteit van een systeem, bij een fors hogere vraag en gebrekkige transparantie en toezicht, leidt tot meer fraude. Deelt de staatssecretaris de zorg van deze leden? Hoe wordt voorkomen, dat de nieuwe regels leiden tot nieuwe vormen van fraude of een grotere last voor de controlerende instanties? Zijn deze instanties voldoende toegerust op de extra taken?*

De inzet van hernieuwbare biobrandstoffen in sectoren waar elektrificatie (nog) niet mogelijk is, is een goede manier om ook deze sectoren te verduurzamen. Daarbij dient de inzet van biobrandstoffen de klimaatdoelen. Deze brandstoffen vervangen namelijk de inzet van de fossiele variant. De frauderisico's binnen de biobrandstoffenketen hebben niet betrekking op de vraag of een brandstof fossiel of hernieuwbaar is, maar op de herkomst van de hernieuwbare grondstof die wordt ingezet. Door onder de RED III te sturen op ketenemissiereductie wordt de CO₂-reductie die de inzet van een hernieuwbare brandstof oplevert beloond, wat daarmee ook bijdraagt aan het behalen van de klimaatdoelstellingen.

Voor een robuust systeem zijn transparantie in de biobrandstoffenketen en goed toezicht en effectieve handhaving nodig. Nederland zet zich in om het totale systeem van toezicht (privaat en publiek) zo sterk mogelijk te maken om misstanden vroegtijdig op te sporen, te voorkomen en te bestraffen.

Momenteel heeft Nederland al een sterk publiek controlesysteem voor de toeleveringsketen van biobrandstoffen, maar dat heeft een beperkte (nationale) reikwijdte. De invoering van een Europese databank (de Uniedatabank) zal de internationale keten in de toekomst transparanter maken. Om het publieke toezicht op de keten nog verder te verbeteren, heeft het ministerie samen met de NEa – in het kader van de wijzigingen met betrekking tot de Europese uitvoeringsverordening 2022/996 – de Europese Commissie opgeroepen tot het opzetten van een Europees samenwerkingsverband van nationale toezichthouders. Dit verband moet de middelen en het mandaat hebben om onderzoek uit te voeren en toezicht te houden op de private certificeringsorganisaties (vrijwillige schema's). In het geval van fraudevermoedens moet dit verband actie kunnen ondernemen. Dit geldt voor fraudevermoedens binnen Europese stromen en productiefaciliteiten, maar ook voor situaties buiten Europa. Nederland is nauw betrokken bij het wijzigingstraject van de Europese uitvoeringsverordening 2022/996. De Nederlandse voorstellen worden

zorgvuldig door de Commissie meegenomen. Naar verwachting is de verordening eind 2025 afgerond. Uw Kamer zal hiervan op de hoogte worden gehouden. Daarnaast heeft de NEa de afgelopen jaren geïnvesteerd om het toezicht en de samenwerkingen met andere instanties zoals de ILT en de Douane te versterken. De NEa werkt aanvullend aan de ontwikkeling van haar toezichtinstrumenten.

Naast het versterken van het publieke toezicht, wordt er ook gewerkt aan het versterken van het private toezicht. Onafhankelijke certificeringsorganisaties en audits vormen een systeem van privaat toezicht. Naar aanleiding van zorgen over fraude heeft ISCC, het grootste vrijwillige schema ter wereld, diverse maatregelen gepresenteerd om het private toezicht te versterken.

In diverse HUF-toetsen heeft de NEa haar conclusies en adviezen gedeeld over de fraudebestendigheid van de voorstellen. De NEa concludeert dat de voorstellen fraudebestendig zijn, mits hun adviezen opgevolgd worden, zoals het schrappen van dubbeltelling. De dubbeltelling is inmiddels geschrapt.

10. *De leden van de VVD-fractie constateren dat in de ARA-regio (havengebied van de steden Amsterdam, Rotterdam en Antwerpen) momenteel goedkope T1 bio-bunkerleveringen worden verricht met hernieuwbare brandstoffen uit China. Door de T1-status zijn deze leveringen 'niet in de EU' en daarmee niet onderworpen aan EU-invoerrechten, noch aan rechten op grond van EU-handelsbeschermingsinstrumenten (antidumping, antisubsidie of vrijwaringsmaatregelen). Deze non-EU biobrandstoffen worden gebruikt voor het vervullen van meerdere andere Europese doelstellingen, zoals FuelEU Zeevaart en EU-ETS. Zo profiteert zulke hernieuwbare brandstof dubbel: het telt mee voor de EU-doelstellingen voor hernieuwbare energie, maar ontduikt tegelijkertijd de opgelegde EU-handelsregels. Deze praktijk creëert een zeer ongelijk speelveld en zet daarmee Nederlandse en Europese producenten op achterstand. Deze leden vragen of de staatssecretaris ermee bekend is dat dergelijke leveringen (ook) niet in lijn zijn met het gevoerde massabalans- en anti-dumpingbeleid van de Europese Commissie. Klopt het dat leveringen onder het T1-regime niet meetellen voor de nationale rapportage naar Brussel vanwege hun fiscale status? Hoe verhoudt dit zich tot de eis vanuit RED III dat zeevaart energieverbruik maar beperkt mag meetellen voor de RED III-doelstelling? Is de staatssecretaris het met deze leden eens dat T1-bunkerleveringen van hernieuwbare brandstoffen, Nederlandse en Europese hernieuwbarebrandstofproducenten op oneerlijke wijze op achterstand zetten en daarom beleidsmatig ongewenst zijn? Deelt de staatssecretaris daarnaast ook de gedachte dat T1-leveringen strijdig zijn met het kabinetsvoornemen om nationale productie van hernieuwbare energie actief te ondersteunen, zoals vastgelegd in*

het regeerakkoord? Zou Nederland er niet wijs aan doen om alleen T2-biobrandstofleveringen toe te staan voor alle Europese beleidsdoelstellingen, omdat alleen zo kan worden bewerkstelligd dat Europese partijen niet op oneerlijke wijze op achterstand worden gezet, en de producten ook daadwerkelijk op de Europese markt worden gezet? Welke maatregelen neemt de staatssecretaris om ervoor te zorgen dat het toekomstige RED III-subsysteem voor de zeevaart eerlijk, transparant en goed functioneert, nu de overheid de accijnswetgeving als grondslag voor het beleid specifiek voor zeevaart lijkt te verlaten, ten faveure van een ticketingsysteem op basis van een bunkerleveringsverklaring?

11. *De leden van de SGP-fractie vragen graag aandacht voor (conventionele) biobrandstoffen die als zogenaamde T1-goederen niet de Europese markt opgaan, gevrijwaard zijn van invoerheffingen en in havengebieden opgeslagen worden. Is de veronderstelling juist dat deze biobrandstoffen wel ingezet worden om aan Europese doelstellingen en regelgeving te voldoen, zoals FuelEU Zeevaart en ETS? Deelt de staatssecretaris de analyse dat dit in strijd is met de door de Europese Commissie voorgestane massabalansmethode en het anti-dumpingbeleid? Deelt de staatssecretaris de mening dat deze handelwijze ongewenst is en dat Nederlandse en Europese producenten van biobrandstoffen hierdoor op achterstand gezet worden? Hoe gaat de staatssecretaris ervoor zorgen dat inzet van T1-biobrandstoffen om te voldoen aan Europese en nationale doelstellingen en regels, zoveel mogelijk voorkomen wordt, zo vragen deze leden.*

Voor de Europese verplichtingen voor scheepvaartondernemingen, binnen FuelEU Maritime en EU-ETS, is de reikwijdte bepaald op basis van de reizen van een schip (kortweg tellen reizen binnen de EU volledig mee, reizen tussen een EU- en niet-EU-haven voor 50%), en niet de locatie van bunkering. Brandstoffen tellen daarin mee, ongeacht waar deze gebunkerd zijn en onder welk douaneregime. Echter moeten hernieuwbare brandstoffen wel voldoen aan de vereisten van de Richtlijn hernieuwbare energie voor de duurzaamheid en broeikasgasemissiereductie, om ook als hernieuwbare brandstoffen mee te tellen.

Voor de wettelijke systematiek Energie Vervoer van titel 9.7 van de Wet milieubeheer is de uitgangspositie dat op alle leveringen in Nederland, ongeacht de douanestatus ervan, een verplichting wordt gelegd. Voor de levering van biobrandstoffen kunnen wel voorwaarden worden gesteld voor het inboeken binnen de Regeling energie vervoer. Op basis van de signalen vanuit de biobrandstofproducenten wordt er gekeken naar deze specifieke leveringen van biobrandstoffen, de wenselijkheid en mogelijkheid van het inboeken van deze biobrandstoffen binnen Energie Vervoer. Hierbij wordt meegenomen hoe deze leveringen binnen de vereisten van de RED passen. Er wordt hierbij rekening gehouden met het uitgangspunt van 'behoud concurrentiepositie', zoals beschreven in

de Nota van Toelichting van de voorgehangen ontwerpwijziging Besluit energie vervoer, zodat er geen ongelijk speelveld ontstaat.

5. Effecten op de prijs aan de pomp

12. *De leden van de VVD-fractie achten het van groot belang dat de energietransitie in de vervoerssector niet leidt tot onevenredige prijsstijgingen aan de pomp. In dit kader hebben deze leden kennisgenomen van het CE Delft-onderzoek waarin de prijseffecten van de RED III-implementatie worden geschat op een prijsdaling van 1 tot 3 cent per liter benzine (zonder btw) en een prijsstijging van 7 tot 11 cent per liter diesel (zonder btw) in 2030. Tegelijkertijd is in de voortgangsbrief aangegeven dat veel aannames onzeker zijn en dat de werkelijke impact afhankelijk is van toekomstige keuzes en marktdynamiek. Hoe beoordeelt de staatssecretaris de kans dat de uiteindelijke effecten op de prijs aan de pomp groter uitvallen dan in het CE Delft-model is berekend? Welke monitoring wordt opgezet om dat in de praktijk te volgen en op welk moment wordt overwogen om maatregelen te treffen als de betaalbaarheid voor consumenten alsnog onder druk komt te staan?*
13. *De leden van de VVD-fractie vinden het belangrijk dat consumenten begrijpen waarom de brandstofprijzen verandert en welk deel daarvan te maken heeft met klimaatbeleid. Dit is cruciaal voor draagvlak en transparantie. Welke mogelijkheden ziet de staatssecretaris om in de toekomst transparanter te communiceren over het aandeel van klimaatbeleid in de prijs aan de pomp? Kan hij toezeggen dat bij toekomstige aanpassingen aan de brandstoftransitieverplichting vooraf ook de consumentenimpact expliciet wordt meegewogen en gedeeld?*

Het voorspellen van de prijzen aan de pomp is complex door de onzekerheden over toekomstige ontwikkelingen. CE Delft heeft in opdracht van het ministerie en de RVO een onderzoek uitgevoerd naar de effecten van de verplichting die de RED III oplegt aan brandstofleveranciers. Hernieuwbare brandstoffen zijn op dit moment duurder dan fossiele brandstoffen. De verplichting leidt, zoals de leden van de VVD-fractie aangeven, tot een prijsstijging aan de pomp. Dat is onder meer beschreven in de meest recente voortgangsbrief. Uit het onderzoek van CE-Delft blijkt dat de prijsstijgingen aan de pomp als gevolg van OPEC-landen die aan de oliekraan draaien, groter zijn. De ontwikkelingen van de brandstofprijzen worden gemonitord. Door meer hernieuwbare energie te gebruiken wordt Nederland minder afhankelijk van deze landen.

Aanvullend op het onderzoek heeft CE Delft een rekenmodel ontwikkeld, zodat de RVO in de toekomst ontwikkelingen en veranderende beleidskeuzes kan doorberekenen. Dit kan dus inderdaad gebruikt worden bij toekomstige aanpassingen van de

brandstoftransitieverplichtingen.

6. Renewable fuels of non-biological origin (RFNBO's)

14. *De leden van de ChristenUnie vragen op basis waarvan de staatssecretaris heeft gekozen voor een verhoging van het aantal PJ van 4 naar 7,5. Ziet de staatssecretaris mogelijkheid om de verhoging van 4 PJ naar 7,5 PJ verder door te trekken, om meer zekerheid te creëren in voldoende vraag en, in lijn met het principe van vraagcreatie, ook het aanbod van groene waterstof? Kan de staatssecretaris in dit kader ook een update geven over de uitvoering van de motie-Grinwis c.s. (Kamerstuk 31239, nr. 409) die de regering verzoekt om in Europees verband en in de verdere uitwerking van de Clean Industrial Deal te pleiten voor stimulering van de vraagkant, onder meer met normen die het gebruik van hernieuwbare waterstof verderop in de keten bevorderen?*

De verhoging van 4 naar 7,5 PJ is voorgesteld op basis van het onderzoek van TNO, waarin is berekend wat de impact op de prijs aan de pomp is van verschillende hoogtes van de subverplichting bij verschillende correctiefactoren. Het ministerie heeft in samenspraak met het ministerie van Klimaat en Groene Groei, gezien het voorstel om de correctiefactor vast te stellen op 1,0 voor RFNBO's in de raffinage, gezien welke hoogte voor het subdoel een goede balans biedt tussen stimulering van hernieuwbare waterstofproductie en de impact op de prijs aan de pomp. Dit voorstel leidt tot een gelijke prijsverhoging aan de pomp als het eerdere voorstel van een correctiefactor 0,4 en biedt ruimte voor de t/m 2030 voorziene elektrolyseprojecten. Verdere verhoging zou leiden tot hogere kosten aan de pomp.

7. Overige onderwerpen

Het verlengen van de brandstoftransitieverplichting tot 2040

15. *De leden van de VVD-fractie hechten aan investeringszekerheid voor producenten van hernieuwbare brandstoffen. Veel projecten vergen langdurige voorbereiding en een lange terugverdientijd, en vragen om voorspelbaar en geloofwaardig overheidsbeleid. In het commissiedebat Duurzaam vervoer van 22 april 2025 gaf de staatssecretaris aan te verkennen of de brandstofverplichtingen kunnen worden doorgetrokken tot 2040. Deze leden vragen de staatssecretaris wat de uitkomsten uit deze verkenning zijn.*
16. *De leden van de VVD-fractie stellen dat net zoals eerder een tijdelijke verhoging van de jaarverplichting is ingevoerd om een terugval in de inzet van hernieuwbare brandstoffen te voorkomen, nu al overwogen zou kunnen worden om - vooruitlopend op een*

eventueel nieuwe Europese richtlijn (zoals RED IV) – de jaarverplichting ook na 2030 op niveau te houden. Duitsland heeft recentelijk al een voorstel gepresenteerd voor een groeipad tot 2038. Het doortrekken van de verplichting na 2030 voorkomt een beleidsmatige kloof, biedt de markt tijdig duidelijkheid over de verwachte beleidsrichting, draagt bij aan energie-onafhankelijkheid en versterking van de nationale productiecapaciteit. Deze leden vragen de staatssecretaris of hij het hiermee eens is.

17. *De leden van de VVD-fractie vragen of de staatssecretaris bereid is om in het kader van het Besluit energie vervoer al een indicatieve doorkijk op te nemen richting de periode na 2030, bijvoorbeeld in de vorm van groeipaden voor 2035 en 2040. Kan de staatssecretaris daarbij ook toelichten hoe andere lidstaten omgaan met het bieden van langetermijnzekerheid, en of het wenselijk is dat Nederland daarbij aansluit?*

Inmiddels is duidelijk geworden dat Frankrijk en Duitsland de verplichtingen op brandstofleveranciers aan de weg- en scheepvaartsectoren doortrekken tot respectievelijk 2035 en 2040. Om investeringszekerheid te bieden verkent het ministerie de mogelijkheden van een verlenging. De RVO is gevraagd om scenario's met groeipaden te analyseren voor een verlenging van de brandstoftransitieverplichting tot en met 2040. Deze verkenning zal naar verwachting dit najaar afgerond worden, en uw Kamer zal daarna geïnformeerd worden.

Deze verlenging wordt niet meegenomen in deze implementatie, omdat deze implementatie al op 1 januari 2026 in werking moet treden. Er is meer tijd nodig om de verlenging voor te bereiden. Het is belangrijk dat de besluitvorming over het doortrekken van de brandstoftransitieverplichting zorgvuldig wordt voorbereid, juist ook om voldoende zekerheid te geven aan investerende partijen. Als nu een indicatief doel wordt opgenomen in het Besluit energie vervoer dat volgend jaar opnieuw zou moeten worden aangepast, dan kan geen bedrijf daarop een business case baseren. De voorkeur heeft daarom om zo snel mogelijk volgend jaar de besluitvorming te laten plaatsvinden over het doortrekken van de brandstoftransitieverplichting tot 2040.

Toegestane grondstoffen in de scheep- en luchtvaartsector

18. *De leden van de SGP-fractie horen graag hoe de keus om het gebruik van annex IXb-biobrandstoffen niet toe te staan in de scheepvaart zich verhoudt tot de keus om dit wel toe te staan in de luchtvaart*

Er komt geen RED-gerelateerde brandstoftransitieverplichting voor geleverde brandstoffen aan de luchtvaartsector, omdat dit al wordt gereguleerd door een aparte Europese verordening (ReFuelEU Aviation;

lex specialis ten opzichte van de RED III).

In zowel de luchtvaart- als scheepvaartsector blijft het gebruik van Annex IXb grondstoffen toegestaan. Echter, door de limiet op Annex IXb-grondstoffen is er nationaal voor gekozen om dit niet inboekbaar te maken (d.w.z. mee te laten tellen voor de invulling van de brandstoftransitieverplichting) voor de zeevaart. Omdat er geen verplichting komt voor luchtvaart zullen deze grondstoffen ook daar niet inboekbaar zijn (maar dus wel worden toegestaan).