

Vergaderjaar 2013–2014

33 834

Wijziging van de Wet milieubeheer (jaarverplichting hernieuwbare energie vervoer, hernieuwbare brandstofeenheden en elektronisch register hernieuwbare energie vervoer)

C

MEMORIE VAN ANTWOORD

Ontvangen 21 augustus 2014

Met belangstelling heb ik kennis genomen van het voorlopig verslag van de vaste commissie voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening. In het navolgende ga ik in op de vragen en opmerkingen uit het voorlopig verslag waarbij de volgorde van het voorlopig verslag is aangehouden.

Algemeen

De leden van de PvdA-fractie vroegen of de overstap van autogebruik naar e-bike of e-scooter ook bijdraagt aan de doelstelling van de richtlijn hernieuwbare energie. Ook vroegen deze leden of het gebruik van de fiets en de benenwagen ook als een onderdeel van de beoogde doelstelling te zien is. En zo ja, hoe de regering de toename van het langzaam vervoer in Nederland stimuleert.

De richtlijn hernieuwbare energie (richtlijn 2009/28/EG) heeft als doelstelling dat in 2020 in iedere lidstaat 10% van het energieverbruik in vervoer uit hernieuwbare bronnen afkomstig moet zijn. Het gebruik van de fiets en de benenwagen als zodanig wordt door de richtlijn niet als onderdeel van de beoogde doelstelling gezien. De overstap van een niet-elektrische auto of scooter naar e-bike of e-scooter draagt niet bij aan de doelstelling van de richtlijn hernieuwbare energie omdat de bijdrage van deze elektrische rijwielen moeilijk te kwantificeren is omdat ze niet zoals elektrische auto's worden opgeladen via een apart bemeterd leverpunt.

Voorts vroegen de leden van de PvdA-fractie of het delen van kennis op het vlak van fietsmobiliteit binnen Europa kan bijdragen aan de Europese doelstelling tot het verminderen van fossiele brandstoffen in vervoer.

Europa kent geen doelstelling voor het verminderen van absolute hoeveelheden fossiele brandstoffen. De doelstelling van 10% hernieuwbare energie in vervoer ziet op het percentage van de absolute hoeveelheid energie die in het vervoer wordt verbruikt. Vermindering van deze absolute hoeveelheid energie door bijvoorbeeld de toename van de

fietsmobiliteit maakt het wel gemakkelijker om deze doelstelling te halen. Daarnaast is het kabinetsbeleid gericht op het verminderen van het gebruik van fossiele brandstoffen. Het stimuleren van fietsmobiliteit maakt daar onderdeel van uit. De kennis die in Nederland op het gebied van fietsen in relatie tot duurzame mobiliteit bestaat, wordt actief in Europa en andere delen van de wereld uitgedragen door de publiek-private Dutch Cycling Embassy.

De leden van de GroenLinks-fractie vroegen hoe de regering de transitie naar echt duurzame en meer geavanceerde biobrandstoffen stimuleert met dit wetsvoorstel of via andere instrumenten.

Dit wetsvoorstel beoogt de uitvoering van de richtlijn hernieuwbare energie. Volgens deze richtlijn mogen de geavanceerde biobrandstoffen dubbeltellen voor het halen van de jaarverplichting voor de brandstofleveranciers. Uit de rapportage van de Nederlandse Emissieautoriteit blijkt dat in 2012 51% van die jaarverplichting is ingevuld met geavanceerde biobrandstoffen. Daaruit blijkt dat de inzet van geavanceerde biobrandstoffen wordt gestimuleerd door de dubbeltelling. Verder heeft de Energieraad op 13 juni 2014 een akkoord over de wijziging van de richtlijn hernieuwbare energie bereikt, die tot doel heeft om de negatieve effecten van indirect veranderend landgebruik (ILUC) ten gevolge van de productie van grondstoffen voor biobrandstoffen te beperken. Onderdeel van het akkoord is dat er voor de lidstaten een indicatieve doelstelling van 0,5% voor de meest geavanceerde biobrandstoffen is opgenomen. Deze subdoelstelling is nog niet definitief omdat in het najaar van 2014 het Europees parlement zich nog over dit akkoord moet uitspreken. Deze subdoelstelling is derhalve nog niet in het wetsvoorstel geïmplementeerd. Verder zal voor het actieplan van de brandstoffenvisie samen met betrokken partijen bekeken worden hoe de biobrandstoffen nog verder verduurzaamd kunnen worden. Deze visie op de toekomstige brandstofmix is samen met de stakeholders opgesteld en is onderdeel van het SER-Energieakkoord. De visie zal samen met de kabinetsreactie daarop na het zomerreces aan de Tweede Kamer worden gestuurd.

De leden van de GroenLinks-fractie vroegen hoe de regering kan garanderen dat het aandeel tien procent hernieuwbaar in benzine of diesel niet voornamelijk bestaat uit de conventionele eerste generatie biobrandstoffen, waardoor concurrentie met voedingsgewassen en natuur wordt verscherpt.

Voor alle biobrandstoffen die ingezet worden voor het halen van de doelstelling voor het gebruik van hernieuwbare energie in vervoer gelden duurzaamheidseisen, zoals in de richtlijn hernieuwbare energie zijn opgenomen. Daarbij gaat het onder meer over bescherming van natuurgebieden. Op dit moment zijn er in Europa besprekingen gaande om het aandeel conventionele biobrandstoffen terug te dringen. In het tijdens de Energieraad van 13 juni 2014 bereikte akkoord over de wijziging van de richtlijn hernieuwbare energie is opgenomen dat in 2020 maximaal 7% van de in vervoer gebruikte brandstoffen mag bestaan uit conventionele biobrandstoffen. Dit percentage is nog niet definitief omdat in het najaar van 2014 het Europees parlement zich nog over dit akkoord uit moet spreken. In het wetsvoorstel is al wel een voorziening opgenomen om beperkingen te stellen aan het gebruik van conventionele biobrandstoffen voor het voldoen aan de jaarverplichting voor de brandstofleveranciers (artikel 9.7.1.2).

Ketenbepaling

De leden van de GroenLinks-fractie vroegen de regering op welke wijze zij regelt dat optimale transparantie over de herkomst van de biobrandstoffen wordt gegarandeerd en transparantie door de hele keten wordt gewaarborgd. Deze leden vroegen voorts hoe controle en transparantie van de biobrandstoffen gegarandeerd zijn bij aankomst in Nederland en hoe juist bij de aankomst in Nederland op grondstoffen voor biobrandstoffen gegarandeerd is dat het altijd om duurzame biomassa gaat.

Alleen biobrandstoffen waarvoor een duurzaamheidscertificaat is afgegeven door een, door de Europese Commissie erkend, duurzaamheidssysteem mogen in het register hernieuwbare energie vervoer ingeboekt worden. Dit duurzaamheidscertificaat garandeert dat van de productie van de grondstof tot het moment van inboeken is voldaan aan de duurzaamheidseisen die de richtlijn hernieuwbare energie stelt. Op dit duurzaamheidscertificaat staat o.a. de aard en herkomst van de grondstoffen. De Nederlandse Emissieautoriteit zal overeenkomstig het voorgestelde artikel 9.7.4.14 van de Wet milieubeheer jaarlijks een overzicht over de geleverde biobrandstoffen openbaar maken.

Tot slot vroegen de leden van de GroenLinks-fractie hoe groot de regering het risico van fraude inschat en hoe fraude wordt tegengegaan.

Een van de redenen voor deze wetswijziging en het daaraan gekoppelde register hernieuwbare energie vervoer was het verkleinen van het frauderisico. In de nu nog geldende systematiek kunnen bedrijven voor aan het vervoer geleverde hernieuwbare energie biotickets aanmaken en verkopen aan bedrijven die een jaarverplichting hernieuwbare energie hebben. Doordat dit buiten het zicht van de overheid gebeurt is dit als het belangrijkste frauderisico geïdentificeerd. De voorgestelde wetswijziging zorgt ervoor dat bedrijven de aan vervoer geleverde hernieuwbare energie in het register kunnen inboeken als het aan de gestelde eisen voldoet. Deze controle vindt plaats door een onafhankelijke inboekverificateur. De Nederlandse Emissieautoriteit heeft ook de mogelijkheid om inboekingen door bedrijven tijdelijk op te schorten om een controle uit te voeren bij het inboekende bedrijf. Door deze systematiek worden de belangrijkste mogelijkheden voor fraude afgedekt.

Wellicht ten overvloede kan nog worden opgemerkt dat het Register op een adequaat niveau is beveiligd tegen onrechtmatige toegang en andere fraudemogelijkheden. Ook werkt de Nederlandse Emissieautoriteit op basis van een handhavingsstrategie samen met ondermeer de Belastingdienst en het Openbaar Ministerie om fraude op te sporen en te sanctioneren.

Externe commentaren

Volgens V&V-bericht nr. 141 van juni 2014 van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (hierna: KpVV) wordt deze zomer de landelijke visie op de toekomstige energiemix afgerond, welke wordt opgevolgd door een actieplan. De leden van de PvdA-fractie vroegen of die planning naar verwachting gehaald gaat worden.

Ik heb samen met de heer van Geel (voorzitter van het SER-uitvoeringsoverleg Mobiliteit en Transport) op 30 juni 2014 de Duurzame Brandstofvisie met LEF van de stakeholders in ontvangst mogen nemen. Na het zomerreces zal de brandstofvisie met een kabinetsreactie naar de Tweede Kamer worden gestuurd en gezamenlijk worden gewerkt aan het

actieplan. De verwachting is dat dit actieplan voor het einde van 2014 gereed is.

Daarnaast vroegen de leden van de GroenLinks-fractie of de regering voornemens is in overleg met de Vereniging Nederlandse Gemeenten en KpVV handreikingen te doen aan lokale overheden hoe zij beleid kunnen ontwikkelen gericht op duurzame mobiliteit.

Decentrale overheden (provincies en gemeenten) worden nadrukkelijk betrokken in de actieplan-fase. Het beleid en de instrumenten die nodig zijn om de gewenste transitie te ondersteunen, vragen om maatregelen en afstemming in een internationale en decentrale context. Bij een goede afstemming tussen deze schaalniveaus, waarbij gelijktijdig verschillende instrumenten worden ingezet en gezamenlijk wordt geïnvesteerd, kunnen ontwikkelpaden, (deel)markten en industrieën effectief ondersteund worden op weg naar duurzame mobiliteit.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld