
Vergaderjaar 2023-2024

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

I

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 23 juli 2024

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving¹ hadden kennisgenomen van de brief van de toenmalige staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van 15 mei 2024² waarbij de Kamer in het kort wordt geïnformeerd over de evaluatie van het systeem Energie Vervoer. De leden van de fractie van de **BBB** wensten de regering naar aanleiding hiervan enkele vragen te stellen.

Naar aanleiding hiervan is op 18 juni 2024 een brief gestuurd aan de toenmalige minister van Infrastructuur en Waterstaat.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat – Openbaar Vervoer en Milieu heeft op 22 juli 2024 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 Samenstelling:

Van Wijk (BBB), Kemperman (BBB) (*voorzitter*), Van Langen-Visbeek (BBB), Lieveense (BBB), Thijssen (GroenLinks-PvdA), Kluit (GroenLinks-PvdA), Crone (GroenLinks-PvdA), Janssen-van Helvoort (GroenLinks-PvdA), Martens (GroenLinks-PvdA), Klip-Martin (VVD), Meijer (VVD), Kaljouw (VVD), Rietkerk (CDA) (*ondervoorzitter*), Prins (CDA), Van Meenen (D66), Aerdts (D66), Van Kesteren (PVV), Nicolai (PvdD), Nanninga (JA21), Van Aelst-Den Uijl (SP), Holterhues (CU), Dessing (FVD), De Vries (SGP), Hartog (Volt), Van Rooijen (50PLUS), Van der Goot (OPNL)

² Kamerstukken I 2023/24, 35 626, H.

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

Aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat

Den Haag, 18 juni 2024

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving hebben met belangstelling kennisgenomen van de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van 15 mei 2024³ waarbij de Kamer in het kort wordt geïnformeerd over de evaluatie van het systeem Energie Vervoer. De leden van de fractie van de **BBB** wensen de regering naar aanleiding hiervan enkele vragen te stellen.

De leden van de fractie van de BBB merken op dat als gevolg van de implementatie van de herziene richtlijn hernieuwbare energie (RED-III) Nederland de inzet van hernieuwbare energie van ongeveer 40 PJ in het jaar 2022 moet opvoeren naar ruim 140 PJ in het jaar 2030. Een deel van deze opgave zal worden opgevangen door de inzet van hernieuwbare elektriciteit in wegvervoer, maar de grootste bijdrage zal moeten blijven komen van hernieuwbare vloeibare en gasvormige brandstoffen. De leden van de fractie van de BBB hebben hierover de volgende vragen:

1. Hoe realistisch is deze doelstelling?
2. Kan de regering een inschatting maken van de regeldruk die dit voorstel – inclusief de verplichte jaarrapportage – met zich meebrengt? Is hierover advies gevraagd bij het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR)?
3. In hoeverre is hier sprake van een gelijk speelveld in Europa?

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving zien uw reactie met belangstelling tegemoet en zij verzoeken u deze **uiterlijk binnen vier weken** na dagtekening van deze brief te mogen ontvangen.

E. Kemperman

Voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving

³ Kamerstukken I 2023/24, 35 626, H.

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT – OPENBAAR VERVOER EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 juli 2024

De leden van de fractie van BBB van uw Kamer hebben op 18 juni 2024 nadere vragen gesteld naar aanleiding van de informatie over de implementatie van de herziene Europese richtlijn hernieuwbare energie (*Renewable Energy Directive: RED-III*) in Nederland. Hierbij beantwoord ik deze vragen:

1. Hoe realistisch is de doelstelling van de RED-III?

Deze doelstelling is goed haalbaar, dankzij een bredere scope, heldere tussendoelen en verzekeringen vanuit de markt. De RED-III heeft tot doel dat er meer hernieuwbare energie geleverd wordt, ook binnen de sector vervoer. Waar de voorgaande richtlijn (RED-II) brandstofleveranciers verplichtte om 40 PJ aan hernieuwbare energie in te zetten in 2022, is de doelstelling van de RED-III ambitieuzer. Er zal in 2030 140 PJ aan hernieuwbare energie worden ingezet. Onder de RED-II hoefde alleen aan de landsector te worden geleverd. Onder de RED-III krijgen ook de zeevaart, luchtvaart en binnenvaartsectoren een verplicht aandeel hernieuwbare energie. Al deze sectoren tellen mee voor het behalen van de verhoogde doelstelling. Net zoals voorheen worden er tussendoelen gezet voor de jaren voorafgaand aan 2030. Dit ingroeipad zal brandstofleveranciers begeleiden naar het doel van 2030. Marktpartijen zijn op diverse manieren geconsulteerd, onder andere door het houden van bijeenkomsten en informatiesessies. Ook daaruit komt naar voren dat de doelstelling goed haalbaar is en dat er voldoende biobrandstof beschikbaar is.

2. Kan de regering een inschatting maken van de regeldruk die dit voorstel – inclusief de verplichte jaarrapportage – met zich meebrengt? Is hierover advies gevraagd bij het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR)?

De RED-systematiek betreft voor vervoer vooral brandstofleveranciers. De regeldruk voor bedrijven zal afhangen van hun rol in het systeem. Brandstofleveranciers aan de sectoren luchtvaart, zeevaart en binnenvaart worden met de wijziging ook verplichtinghouders. Dit brengt eenmalige lasten met zich mee. De structurele lasten zullen voor alle verplichtinghouders, afhankelijk van de invulling door de onderneming zelf, niet leiden tot meer inzet van personeel.

Het ATR is nadrukkelijk betrokken in de wetgeving. In het wetsvoorstel wordt aandacht gegeven aan de bevindingen van het ATR en aan de regeldruk voor bedrijven.

In 2023 heeft het ATR geadviseerd om het wetsvoorstel te herzien en nader te onderbouwen. In 2024 is het wetsvoorstel, inclusief het verwerkte advies, opnieuw voorgelegd bij het ATR. In maart 2024 heeft het ATR in een aanvullende zienswijze aangegeven dat de punten die in het eerste advies werden aangekaart zijn verwerkt.

3. In hoeverre is hier sprake van een gelijk speelveld in Europa?

De RED-III is een Europa-brede richtlijn. Alle lidstaten zullen aan de doelstelling moeten voldoen; zij kunnen een beperkte eigen invulling geven aan de nationale implementatie. Daarmee is er op voorhand sprake van een gelijk speelveld tussen de lidstaten. Om verschillen tot een minimum te beperken heeft Nederland met België een overeenkomst (*memorandum of understanding*) gesloten om tussen deze grote scheepvaartlanden een gelijk speelveld te verzekeren. De overeenkomst houdt in dat voor de sectoren Zeevaart, Binnenvaart en Luchtvaart dezelfde doelstellingen zijn vastgesteld voor 2030. Samenwerking met buurlanden en andere landen is van belang voor de implementatie van de richtlijn in Nederland.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat – Openbaar Vervoer en Milieu,

