



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Eerste Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20017
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2025/282035

Uw kenmerk
36766 B

Bijlage(n)
2

Datum 10 december 2025
Betreft Nota naar aanleiding van het verslag wetsvoorstel 36766

Geachte voorzitter,

Hierbij bied ik u aan de Nota naar aanleiding van het Verslag inzake het voorstel van wet tot wijziging van de Wet milieubeheer en de Wet op de accijns in verband met de implementatie van Richtlijn (EU) 2023/2413 van het Europees Parlement en de Raad van 18 oktober 2023 tot wijziging van Richtlijn (EU) 2018/2001, verordening (EU) 2018/1999 en Richtlijn 98/70/EG wat de bevordering van energie uit hernieuwbare bronnen betreft, en tot intrekking van Richtlijn (EU) 2015/652 van de Raad.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT - OPENBAAR
VERVOER EN MILIEU,

A.A. (Thierry) Aartsen

Wet tot wijziging van de Wet milieubeheer en de Wet op de accijns in verband met de implementatie van Richtlijn (EU) 2023/2413 van het Europees Parlement en de Raad van 18 oktober 2023 tot wijziging van Richtlijn (EU) 2018/2001, verordening (EU) 2018/1999 en Richtlijn 98/70/EG wat de bevordering van energie uit hernieuwbare bronnen betreft, en tot intrekking van Richtlijn (EU) 2015/652 van de Raad

Nota naar aanleiding van het verslag

Met belangstelling heb ik kennisgenomen van het verslag van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat/Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening van de Eerste Kamer der Staten-Generaal van 4 november jl. met betrekking tot het onderhavige wetsvoorstel. De leden van de fracties van BBB, VVD, PvdD en SGP hebben nog enkele vragen. In het navolgende ga ik in op de vragen in het verslag, waarbij om redenen van samenhang de beantwoording in enkele gevallen is samengenomen. Ik ga eerst in op vragen over grondstoffen, biobrandstofcategorieën en de duurzaamheid van biobrandstoffen. Vervolgens op vragen over handhaving en toezicht, daarna op vragen over de massabalans in relatie tot geïmporteerd fossiel LNG en ten slotte op de nog resterende vragen.

Vragen over grondstoffen, biobrandstofcategorieën en de duurzaamheid van biobrandstoffen

De leden van de fractie van de PvdD merken op dat met deze wijziging van de Wet milieubeheer de vraag naar biobrandstoffen verder wordt gestimuleerd. Deze leden verwijzen naar de volgende passage uit de memorie van toelichting behorend bij het voorliggende wetsvoorstel:

"In de context van de berekening van deze minimumbijdrage is in de richtlijn hernieuwbare energie voorts een groeipad vastgesteld voor het minimum aandeel van gasvormige en vloeibare biobrandstoffen uit geavanceerde grondstoffen."

De leden van de fractie van de PvdD vragen de regering om welke gasvormige en vloeibare biobrandstoffen het precies gaat. Deze leden ontvangen graag een overzicht met daarin tevens aangegeven welke biobrandstoffen van dieren afkomstige componenten kunnen bevatten.

Het gaat bij de gevraagde gasvormige en vloeibare biobrandstoffen om biobrandstoffen die geproduceerd zijn uit grondstoffen beschreven in Bijlage IX, deel A, van de richtlijn hernieuwbare energie. Deze kunnen worden gebruikt om verschillende biobrandstoffen te maken, zoals HVO100, FAME of bio-methanol/bio-ethanol. Ik heb ze hieronder voor u opgenomen, en aangegeven of de grondstof naar mijn inschatting mogelijk dierlijke componenten bevat:

#	Grondstof	Bevat dierlijke componenten
a	Algen wanneer zij worden gekweekt op het land in vijvers of fotobioreactoren	Nee
b	De biomassafractie van gemengd stedelijk afval, maar niet gescheiden ingezameld huishoudelijk afval waarvoor de recyclingstreefcijfers gelden overeenkomstig artikel 11, lid 2, onder a), van Richtlijn 2008/98/EG	Mogelijk
c	Bioafval als gedefinieerd in artikel 3, punt 4, van Richtlijn 2008/98/EG van particuliere huishoudens, waarop gescheiden inzameling van toepassing is als gedefinieerd in artikel 3, punt 11, van die richtlijn	Mogelijk
d	De biomassafractie van industrieel afval ongeschikt voor gebruik in de voeder- of voedselketen, met inbegrip van materiaal van de groot- en detailhandel, de agrovoedingsmiddelenindustrie en de visserij- en aquacultuursector, met uitzondering van de in deel B van deze bijlage vermelde grondstoffen* #	Mogelijk
e	Stro	Nee
f	Dierlijke mest en zuiveringsslib	Mogelijk
g	Effluënten van palmoliefabrieken en palmtrossen #	Nee
h	Talloliepek	Nee
i	Ruwe glycerine	Mogelijk
j	Bagasse	Nee
k	Draf van druiven en droesem	Nee
l	Notendoppen	Nee
m	Vliezen	Nee
n	Kolfspillen waaruit de maïskiemen zijn verwijderd	Nee
o	Biomassafractie van afvalstoffen en residuen uit de bosbouw en de houtsector, zoals schors, takken, precommercieel dunningshout, bladeren, naalden, boomkruinen, zaagsel, houtkrullen/spaanders, zwart residuloog, bruin residuloog, vezelslib, lignine en tallolie	Nee
p	Ander non-food cellulosemateriaal #	Nee
q	uitzondering van voor verzaging geschikte stammen of blokken en fineer #	Nee
r	Foezelolie uit alcoholische distillatie	Nee
s	Ruwe methanol van kraftpulp afkomstig van de productie van houtpulp	Nee
t	Tussengewassen, zoals vanggewassen en bodembedekkers die worden geteeld in gebieden waar	Nee

36766

	de productie van voedsel- en voedergewassen vanwege een korte vegetatieperiode beperkt is tot één oogst en op voorwaarde dat het gebruik ervan de vraag naar extra grond niet aanwakkert, en mits het gehalte aan organisch materiaal in de bodem gehandhaafd blijft, wanneer deze worden gebruikt voor de productie van biobrandstoffen voor de luchtvaartsector	
u	Gewassen die op ernstig aangetaste grond worden geteeld, met uitzondering van voedsel- en voedergewassen, wanneer deze worden gebruikt voor de productie van biobrandstoffen voor de luchtvaartsector.	Nee
v	Cyanobacteriën	Nee

* sub d wordt in Nederland als volgt ingevuld:

Grondstof (Bijlage 5 van de Regeling energie vervoer)	Bevat dierlijke componenten
Afval/residuen uit alcoholverwerking (waste/residues from processing of alcohol)	Nee
Biogene component van oude autobanden (renewable component of end-of-life tyres)	Nee
Cashew Nut Shell Liquid (CNSL) (idem)	Nee
Ethanol gebruikt in het reinigen/extraheren van bloedplasma. (Ethanol used in the cleaning/extraction of blood plasma)	Nee
Gebruikte bleekarde (spent bleaching earth)	Mogelijk
Gft en soortgelijke afvalstromen uit handel, diensten en bedrijven (bio-waste from trade, services and companies)	Nee
Laagwaardige zetmeelslurry (starch slurry (low grade))	Nee
Residu van FAME einddestillatie (Residue of FAME end distillation)	Nee
Suikerbietresiduen (sugar beet residues)	Nee
Velasse (velasse)	Nee
Voedingsmiddelen ongeschikt voor menselijke of dierlijke consumptie (food and feed products unfit for human and animal consumption, i.e. food waste and feed waste)	Mogelijk
Waswater van schepen (Wastewater from ship transport)	Mogelijk

Bijlage IV van uitvoeringsverordening 2022/996 vult de Bijlage IX-A-lijst ook aan, zie hieronder:

Categorie in bijlage IX bij Richtlijn (EU) 2018/2001	Subcategorie/voorbeelden van grondstof	Bevat dierlijke componenten
Bijlage IX, deel A, punt d)	Drankafval	Nee
Bijlage IX, deel A, punt d)	Residuen en afval van groenten/fruit (alleen uiteinden, bladeren, stengels en schillen)	Nee
Bijlage IX, deel A, punt d)	Bonendoppen, zilvervlies, poeder cacao, koffie	Nee
Bijlage IX, deel A, punt p)	Doppen/schillen en derivaten; sojabonendoppen	Nee
Bijlage IX, deel A, punt d)	Residuen en afval van de bereiding van warme dranken: koffiedik, gebruikte theebladeren	Nee
Bijlage IX, deel A, punt d)	Zuivelafval	Ja
Bijlage IX, deel A, punt d)	Olie uit voedselafval: uit industrieel voedselafval gewonnen olie	Mogelijk
Bijlage IX, deel A, punt d)	Niet-eetbare graanresiduen en afval van het malen en verwerken van graan: tarwe, mais, gerst, rijst	Nee
Bijlage IX, deel A, punt d)	Residuen en afval van de winning van olijfolie: olijfpitten	Nee
Bijlage IX, deel A, punt p)	Residuen van landbouwoogst	Nee
Bijlage IX, deel A, punt q)	Palmboombladeren, palmboomstammen	Nee
Bijlage IX, deel A, punt q)	Beschadigde bomen	Nee
Bijlage IX, deel A, punt p)	Ongebruikt voer/voeder van tijdelijk grasland	Nee
Bijlage IX, deel A, punt d)	Ander slachtafval (dierlijke resten (vetvrij) van cat. 1)	Ja
Bijlage IX, deel A, punt d)	Industrieel afvalwater en derivaten	Mogelijk
Bijlage IX, deel A, punt g)	Palmolieslib (PSO)	Nee
Bijlage IX, deel A, punt d)	Bezinksel uit industriële opslagfaciliteiten	Mogelijk
Bijlage IX, deel A, punt d)	Biogene fractie van afgedankte banden	Nee

Bijlage IX, deel A, punt q)	Gerecycled hout/afvalhout	Nee
Bijlage IX, deel A, punt d)	Huminen	Nee
Bijlage IX, deel A, punt d)	Gebruikte bleekarde	Mogelijk

De leden van de fractie van de PvdD lezen in de memorie van toelichting daarnaast dat biobrandstoffen uit geavanceerde grondstoffen in Bijlage IX deel A opgeschaald gaan worden. Hier lijken ook 'beschadigde bomen' onder te vallen (Bijlage IV). In hoeverre acht de regering dit besluit in overeenstemming met de in de Eerste Kamer aangenomen motie-Koffeman (PvdD) c.s. over geen subsidies meer op het stoken van houtige biomassa, waarin de regering werd opgeroepen om nieuwe subsidies op houtige biomassa te stoppen en huidige subsidies niet te verlengen? Is de regering op de hoogte van het feit dat het verbranden van biomassa vervuilerend is dan het verbranden van kolen? Waarom zet de regering – ondanks deze kennis – alsnog stappen richting het gebruik en opschaling van biomassa? De inzet van biobrandstoffen/biomassa doet niets voor de transitie naar elektrisch vervoer. Sterker nog, biomassa is niet duurzaam en geen oplossing voor het energieprobleem. Toch kiest de regering weer voor het gebruik van biobrandstoffen. Waarom zet de regering niet volledig in op de transitie naar elektrisch vervoer?

Er is bij dit wetsvoorstel geen sprake van een subsidie op het stoken van houtige biomassa en er wordt geen hout verbrand. Wat dit wetsvoorstel regelt, is dat de productie van hernieuwbare brandstoffen en hernieuwbare chemiegrondstoffen kan worden opgeschaald. Hernieuwbare brandstoffen zijn nodig gedurende de inderdaad zeer wenselijke transitie naar elektrisch wegvervoer tussen nu en 2050; en daarna waarschijnlijk ook nog in de zee- en luchtvaartsector. Hernieuwbare chemiegrondstoffen kunnen in de toekomst de fossiele grondstoffen in de petrochemische industrie vervangen. De productie van brandstoffen en producten uit biomassa resulteert in aanzienlijk minder uitstoot van broeikasgassen, fijnstof en stikstof.

Alleen geavanceerde biobrandstoffen kunnen goed worden opgeschaald. Dat zijn afval- en reststromen. Dat geldt ook voor beschadigde bomen. Tot op heden zijn in Nederland echter geen biobrandstoffen bij de NEa gemeld die zijn gemaakt op basis van beschadigde bomen. Deze regels over toegestane grondstoffen worden op Europees niveau gemaakt. Het bieden van een eindbestemming voor afvalproducten zorgt juist voor minder onnodig gebruik van nieuwe grondstoffen. Zonder economische bestemming zou een groot aandeel van de grondstoffen die hierboven zijn benoemd juist worden verbrand.

De leden van de fractie van de BBB vragen de regering waarom zij ervoor kiest om Annex IX-B-brandstoffen in de zeevaart structureel uit te sluiten, terwijl dit de betaalbaarheid en beschikbaarheid kan schaden en deze brandstoffen juist nodig zijn voor de verduurzaming van de moeilijk te verduurzamen zeevaartsector.

Zoals in de memorie van toelichting is aangegeven, stelt de Europese richtlijn hernieuwbare energie een limiet op de inzet van Bijlage-IX-B-biobrandstoffen. Op dit moment overschrijdt Nederland de limiet al vanwege inzet in de wegsector. Als ik ook inzet in de zeevaartsector zou toestaan, betekent dit dat de weg- en binnenvaartsector geen of minder toegang krijgen tot deze brandstoffen, waardoor de prijzen in deze sectoren zouden kunnen stijgen. Daarom kies ik ervoor om ten aanzien van de Bijlage IX-B-biobrandstoffen de status quo te handhaven. Dat blijkt in de praktijk nu goed te werken. De zeevaartsector bied ik extra ruimte door biobrandstoffen van grondstoffen uit de categorie 'overig' in de zeevaart binnen de systematiek hernieuwbare energie vervoer inzetbaar te maken. Tegelijkertijd zal ik invulling geven aan de toezegging die ik aan de Tweede Kamer heb gedaan om in Europa te kijken of de limiet op Bijlage IX-B-biobrandstoffen kan worden verhoogd, en in samenspraak met België bezien of hiervoor ruimte kan worden geboden in de zeevaartsector.

De leden van de fractie van de PvdD zijn van mening dat biobrandstoffen geen duurzaam alternatief zijn voor fossiele brandstoffen omdat deze brandstoffen voornamelijk uit voedsel en voedergewassen komen. Is de regering het met deze leden eens dat het gebruik van voedsel- en voedergewassen als biobrandstof geen langdurige duurzame oplossing is? Is de regering het verder met deze leden eens dat het gebruik van voedsel- en voedergewassen zo snel mogelijk uitgefaseerd moet worden? Graag ontvangen deze leden een toelichting hierop van de regering.

De regering zet in op biobrandstofproductie uit rest- en afvalstromen. Op de inzet van biobrandstoffen uit voedsel- en voedergewassen zit in Nederland een limiet van 1,2%, ver onder de maximaal toegestane Europese limiet. De regering is niet voornemens deze limiet verder te verlagen. Het gebruik van voedsel- en voedergewassen is namelijk een efficiënte manier om fossiel brandstofgebruik te verminderen, en leidt onder de huidige regels niet tot meer landgebruik en gaat niet ten koste van voedselzekerheid. Bovendien zijn de voedsel- en voedergewassen die worden ingezet restanten van bijvoorbeeld voedermaïs, en geen hele kroppen sla of aardappelen.

De leden van de fractie van de PvdD lezen op de website van de Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) het volgende:

*"In de huidige systematiek komen voor de zeevaart alleen biobrandstofleveringen van het type geavanceerd (HBE-G) in aanmerking om ingeboekt te worden. In de vernieuwde systematiek mogen ook biobrandstoffen die de ERE-soort 'overig' opleveren ingeboekt worden. Dit betreft leveringen van biobrandstoffen gemaakt van bepaalde soorten afval die niet genoemd zijn in bijlage IX van de RED."*¹

Wat betekent dit concreet voor de brandstoflevering van de zeevaart? Kan de regering een aantal voorbeelden geven van biobrandstoffen die onder de categorie 'overig' vallen? Deze leden ontvangen graag een overzicht van deze brandstoffen. Op welke wijze gaat de categorie 'overig' gecontroleerd worden? Is de regering het met de leden van de fractie van de PvdD eens dat deze categorie fraudegevoelig kan zijn? Hoe gaat de regering mogelijke fraude voorkomen?

De situatie met betrekking tot de duurzame biobrandstoffen die geleverd worden aan de zeevaartsector en die in aanmerking komen om een credit (i.c. emissiereductie-eenheid, ERE) te genereren in het kader van de systematiek hernieuwbare energie vervoer is als volgt. Concreet kunnen hernieuwbare waterstof(gebaseerde brandstoffen) en elektriciteit en duurzame biobrandstoffen van Bijlage IX-A worden ingezet, en duurzame biobrandstoffen die niet onder Bijlage IX vallen of gemaakt zijn van voedsel- en voedergewassen (ook wel categorie 'Overig'). Grondstoffen uit de categorie Overig zijn te vinden in het Register Energie Vervoer en op [de website van de NEa](#). Voorbeelden van grondstoffen die onder de categorie Overig vallen zijn aardappelschillen, visolie-ethylester en putvet. Binnen de categorie Overig is er één grondstof die een dempingsfactor kent: dierlijk vet categorie 3. Met behulp van de dempingsfactor 0,5 wordt voorkomen dat de implementatie deze grondstof meer waard maakt dan hij nu heeft als biobrandstof, omdat dit de markt voor deze grondstof zou verstoren. Het kan namelijk in beperkte mate ook gebruikt worden om diervoeder en cosmetica te maken, maar daarvoor is het aanbod groter dan de vraag.

GuideHouse heeft in opdracht van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) een analyse uitgevoerd naar de frauderisico's van het gebruik van bepaalde grondstoffen uit categorie Overig voor de productie van biobrandstoffen. Dit rapport is afgelopen september met de Tweede Kamer gedeeld.² Het rapport concludeert dat sommige grondstoffen binnen deze categorie, zoals putvet, een verhoogd risico op fraude zullen hebben door de aanpassingen in de systematiek hernieuwbare energie vervoer. Om deze frauderisico's te verlagen zijn verbeteringen in het systeem nodig in Europees

¹ Raadpleegbaar via: <https://www.emissieautoriteit.nl/regelgeving/hernieuwbare-energie-voor-vervoer/ontwikkelingen-red3-in-nederland/belangrijkste-veranderingen-inboek-eisen-red3>.

² Kamerstuk 31305, nr. 524.

verband. Het ministerie werkt samen met de Europese Commissie aan voorstellen om frauderisico's te verminderen.

Handhaving en toezicht

Op welke wijze gaat de regering garanderen dat de Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) voldoende publieke capaciteit en middelen krijgt om goed toezicht te houden op fraude en certificering, zowel binnen Nederland als in Europees verband, zo vragen de leden van de fractie van de BBB de regering.

De nationale implementatie van de RED-III wordt al meer dan twee jaar voorbereid. Intussen houdt de NEa toezicht op de huidige systematiek hernieuwbare energie vervoer, dat zijn ontstaansgrond kent in de RED-II implementatie. De Nederlandse Emissieautoriteit brengt elk jaar offerte uit voor de werkzaamheden om de systematiek hernieuwbare energie vervoer te kunnen uitvoeren. Onderdeel van de jaarlijkse offerte is het houden van toezicht. Het ministerie zorgt op basis van de offerte van de NEa voor voldoende budget.

De NEa voert haar toezicht risicogestuurd uit, waarbij kwetsbaarheden in de keten een belangrijk aandachtspunt zijn. Hiervoor is geïnvesteerd in de samenwerking met andere toezichthouders zoals inspectie- en opsporingsdiensten van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA), de Douane en de Omgevingsdiensten. Ook worden toezichtsinstrumenten verbeterd, bijvoorbeeld door de ontwikkeling van methoden om de grondstof van een biobrandstof met meer zekerheid te kunnen vaststellen.

De grondstof- en brandstofketens en -markten zijn complex en internationaal. De mogelijkheden tot toezicht buiten de landsgrenzen zijn beperkter dan die binnen Nederland. NEa en IenW investeren daarom capaciteit om toch ook daar de robuustheid te versterken. Dit doen zij onder meer door bij te dragen aan de ontwikkeling van de Uniedatabank, het vormgeven van toezicht op duurzaamheidsauditors, en het internationaal uitwisselen van signalen.

De leden van de fractie van de BBB merken op dat ondernemers – met name ondernemers uit het midden- en kleinbedrijf – op dit moment al aangeven dat zij verdrinken in verplichte rapportages en certificaten. Nu de concept-ministeriële regeling pas laat is verschenen: is de regering bereid een "zachte landing" te garanderen door in het eerste jaar geen harde sancties op te leggen, maar te kiezen voor begeleiding en proportionaliteit?

De regering realiseert zich dat deze wetswijziging de nodige impact heeft op bedrijven. Het wetsvoorstel is daarom ruim van tevoren geconsulteerd en geniet brede steun onder stakeholders. De detailwijzigingen in de eveneens te wijzigen

ministeriële regeling zijn reeds in juni 2025 aangekondigd en besproken tijdens zeer breed bezochte stakeholderbijeenkomsten. Ook tussentijds zijn stakeholders op informele manieren meegenomen in de implementatie van de RED-III. De inhoud van de regeling is geen verrassing. Bovendien krijgt de implementatie vorm door een bestaand systeem te hervormen. Veel bedrijven zijn reeds aan het systeem gewend. Tegelijkertijd wordt ook door de Nederlandse Emissieautoriteit voorlichting gegeven over de aangepaste systematiek en worden bedrijven ondersteund met het beantwoorden van vragen en dergelijke. De regering ziet dan ook onvoldoende redenen om op voorhand het toepassen van eventuele bestuursrechtelijke sancties in 2026 uit te sluiten. Niet handhaven heeft bovendien negatieve effecten op partijen die rekenen op de verplichting en/of de inboekmogelijkheid.

Massabalans in relatie tot geïmporteerd fossiel LNG

Verschillende leden hebben vragen gesteld over massabalans in relatie tot geïmporteerd fossiel LNG. In algemene zin wil ik opmerken dat deze regels door de Europese Commissie zijn vastgesteld in uitvoeringsverordening 2022/996, die directe werking heeft in Nederland. Met deze wetswijziging kan niet worden afgeweken van deze regels.

De leden van de fractie van de BBB vragen de regering waarom Nederland ervoor kiest om een nationale kop op te leggen door de massabalanssystematiek voor bioLNG in transport te blokkeren, terwijl buurlanden zoals Duitsland, Frankrijk en Spanje dit wel toepassen. Wordt hiermee niet een enorme stimulans weggenomen voor de productie van groen gas uit mestvergisting door Nederlandse boeren?

Er is geen sprake van een nationale kop. De Europese wetgeving met betrekking tot het voeren van een massabalans over vloeibare en gasvormige biobrandstoffen is rechtstreeks van toepassing op Nederland en de overige lidstaten. De Europese regels staan op dit moment niet toe om een massabalans te voeren over geïmporteerde fossiele LNG, in combinatie met duurzaam groen gas dat in het Europese gasnet wordt geïnjecteerd. Ik heb in de Europese Unie aandacht gevraagd voor deze situatie, omdat ik het principe ondersteun dat transportnetwerken kunnen worden gebruikt om hernieuwbare brandstoffen te vervoeren. Tegelijkertijd is een belangrijke pijler onder de Europese energietransitie dat een duurzame biobrandstof aantoonbaar biogeen van aard dient te zijn, en niet bestaat uit administratief vergroende fossiele brandstof. De Europese Commissie buigt zich over dit vraagstuk, en ik verwacht binnenkort meer duidelijkheid te krijgen in het kader van de herziening van de uitvoeringsverordening 2022/996.

De leden van de fractie van de BBB vragen de regering in hoeverre de raffinagereductie-verplichting een nationale kop is op Europese regels. Kan een gevolg van deze verplichting zijn dat de productie wordt verplaatst in plaats van vergroend? Waarom wordt hiervoor gekozen? Graag ontvangen deze leden een toelichting hierop van de regering.

In tegenstelling tot hetgeen de leden van de fractie van de BBB veronderstellen, bevat de nieuwe titel 9.8 van de Wet milieubeheer geen raffinagereductie-verplichting. Titel 9.8 is gericht op het verhogen van de inzet van hernieuwbare brandstof van niet-biologische oorsprong (RFNBO) bij de productie in raffinaderijen van conventionele vervoersbrandstoffen en biobrandstoffen. Titel 9.8 bevat geen verplichte inzet van deze hernieuwbare brandstoffen in het raffinageproces; raffinaderijen wordt de mogelijkheid geboden om deze brandstoffen in te zetten en kunnen deze inzet vervolgens verwaarden via de verkrijging van zogenoemde raffinagereductie-eenheden. Deze eenheden kunnen raffinaderijen verkopen aan partijen die een reductieverplichting hebben ingevolge titel 9.7 van de Wet milieubeheer.

De leden van de fractie van de BBB vragen de regering in hoeverre zij uitvoering gaat geven aan de motie-Van Groningen/Veltman over zo snel mogelijk toestaan dat bioLNG via de massabalanssystematiek toegepast kan worden.³ Op welke juridische basis baseert de regering haar stelling dat de toekomstige EU-wijziging (Verordening 2022/996)⁴ massabalans voor vloeibare biobrandstoffen uitsluit? Gaat de regering de route toelaten zodra de Europese Commissie bevestigt dat deze is toegestaan? Graag ontvangen deze leden een toelichting hierop van de regering.

De leden van de fractie van de VVD wijzen op de in de Tweede Kamer aangenomen gewijzigde motie van de leden Van Groningen en Veltman waarbij de regering wordt verzocht om in navolging van het buitenland te verkennen wat er nodig is om Bio-LNG via de massabalanssystematiek toe te passen.⁵ Op welke wijze is de regering voornemens deze motie uit te voeren en op welke termijn kunnen beide Kamers de resultaten hiervan tegemoet zien?

Ik ben en was al bezig met het uitvoeren van de motie waaraan u refereert. Graag verwijs ik u naar mijn eerdere antwoord op pagina 10 op de vraag van de leden van de fractie van de BBB. De juridische basis voor het voeren van een massabalans over vloeibare en gasvormige biobrandstoffen staat in artikel 30 van de Richtlijn hernieuwbare energie. Deze is nader uitgewerkt in artikel 19 en

³ Kamerstukken II 2025/26, 36 766, nr. 17.

⁴ Uitvoeringsverordening (EU) 2022/996 van de Commissie van 14 juni 2022 betreffende de voorschriften om de duurzaamheids- en broeikasgasemissiereductiecriteria alsmede de criteria inzake laag risico op indirecte veranderingen in landgebruik te controleren.

⁵ Kamerstukken II 2025/26, 36 766, nr. 17.

23 van uitvoeringsverordening 2022/996. Specifiek artikel 19, tweede lid, onderdeel i, van deze uitvoeringsverordening gaat in op de situatie rondom het doorgeven van duurzaamheidsinformatie van hernieuwbare gasvormige biomethaan, indien gemengd met - bijvoorbeeld - geïmporteerde fossiele LNG.

De leden van de fractie van de BBB constateren dat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat stelt dat bioLNG géén hernieuwbare biobrandstof is.⁶ Waarop is deze stellingname gebaseerd? Graag ontvangen deze leden hierop een toelichting van de regering.

BioLNG is een enigszins verwarrende term. Het ministerie van IenW gebruikt dit containerbegrip niet. Wat een hernieuwbare brandstof is, is vastgesteld in artikel 2, onder 2 van de definities van de Richtlijn hernieuwbare energie:

„energie uit hernieuwbare bronnen” of „hernieuwbare energie”: energie uit hernieuwbare niet-fossiele bronnen, namelijk windenergie, zonne-energie (thermische zonne-energie en fotovoltaïsche energie) en geothermische energie, omgevingsenergie, getijdenenergie, golfslagenergie en andere energie uit de oceanen, waterkracht, en energie uit biomassa, stortgas, gas van rioolzuiveringsinstallaties, en biogas”

Voor zover met bioLNG wordt verwezen naar LBM (liquified bio-methane), dan kan dit voldoen aan deze definitie onder voorwaarde dat hiervan zowel de hernieuwbaarheid (middels de vereisten in artikel 23 van uitvoeringsverordening 2022/996), als de duurzaamheid (met het bewijs van duurzaamheid, in acht nemende artikel 19 van uitvoeringsverordening) is vastgesteld. Indien met bioLNG wordt verwezen naar fossiel LNG dat op de markt wordt gebracht in combinatie met een los aangeschafte garantie van oorsprong van een in het Europese gasnet ingevoede hoeveelheid duurzame biomethaan (administratief vergroenen), dan voldoet dit niet aan de definitie van hernieuwbare energie uit de Richtlijn hernieuwbare energie.

Volledigheidshalve wordt nog het volgende opgemerkt. Het Europees Hof heeft zich verschillende malen gebogen over de massabalansregels en de functie van het massabalanssysteem. In twee arresten heeft het Hof vastgesteld dat het massabalanssysteem alleen betrekking heeft op het aantonen van de duurzaamheidskenmerken van een *biobrandstof* en zich niet strekt over het totale brandstofmengsel, indien dat ook fossiele brandstoffen bevat. En door het Hof is daarnaast vastgesteld dat indien het massabalanssysteem wordt toegepast, deze toepassing niet tevens leidt tot de vaststelling dat een geleverde hoeveelheid brandstof (al of niet een mengsel van brandstoffen) ook daadwerkelijk een bepaalde hoeveelheid biobrandstof bevat: voor die

⁶ Kamerstukken II 2025–2026, 36 766, nr. 18 p. 52.

vaststelling is aanvullend chemisch bewijs nodig, bijvoorbeeld door bemonstering en een zogenaamde C14-analyse. Zie daartoe de arresten E.ON Biofor Sverige AB tegen Statens energimyndighet (2017), BP France SAS tegen Ministre de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique (2024) en het arrest van de Raad van State van 19 maart 2025 in de zaak Lukoil Benelux B.V. tegen het bestuur van de Nederlandse Emissieautoriteit (uitspraak 202004292/1/R4).

De leden van de fractie van de SGP constateren dat onderdeel van de implementatie betreft het voornemen om import van groen gas via het gasnetwerk, en vervloeiing via LNG-terminals, uit te sluiten voor de doelen van hernieuwbare brandstof in transport binnen de Regeling energie vervoer. Er zijn enkele knelpunten naar voren gekomen. Zo zou er oneigenlijk gehandeld worden met de garanties van LNG waardoor fossiel LNG wordt geïmporteerd als zijnde groen gas. Daarnaast zou een systeem van Garanties van Oorsprong zoals dat in Duitsland geldt niet werkbaar zijn voor Nederland vanwege verwachte prijsstijgingen. Kan de regering de leden van de fractie van de SGP toelichten waarom prijsstijgingen problematisch zijn indien er wel sprake is van voldoende vraag naar geïmporteerd gas?

De leden van de fractie van de SGP vragen de regering waarom het een probleem zou zijn als de vraag naar geïmporteerd gas toeneemt en daardoor de prijzen enorm zullen stijgen, zoals door de staatssecretaris van Openbaar Vervoer en Milieu is aangegeven in het wetgevingsoverleg in de Tweede Kamer van 20 oktober 2025.⁷ Als er immers vraag is, zal er ook afzet zijn, ongeacht de prijs. Dit geeft juist wel weer ruimte om te innoveren. Kan de regering toelichten waarom zij een prijsstijging vanwege een stijgende vraag problematisch vindt? Wat zijn daar de negatieve effecten van? Zijn er ook positieve effecten? Hoe wegen die tegen elkaar op? Kan de regering ook ingaan op het feit dat prijzen voor bio-gas in Duitsland juist dalen? De leden van de fractie van de SGP merken op dat het gebruik van biobrandstoffen noodzakelijk is om de klimaatdoelstellingen te behalen, hetgeen blijkt uit de publicatie Klimaat- en Energieverkenning 2025 van het Planbureau voor de Leefomgeving.⁸ Welke impact heeft het uitsluiten van de import van groen gas voor het behalen van de klimaatdoelstellingen? De leden van de fractie van de SGP merken op dat vanuit de branche wordt aangegeven dat het uitsluiten van de zogenaamde terminalroute de ambities voor bio-gas vermoedelijk onmogelijk maakt. Kan de regering daarop reflecteren?

⁷ Kamerstukken II 2025/26, 36 766, nr. 18.

⁸ Raadpleegbaar via: <https://www.pbl.nl/system/files/document/2025-09/pbl-2025-klimaat-en-energieverkenning-2025-5692.pdf>.

De bijmengverplichting groen gas en andere systemen, zoals het ETS1 en ETS2, creëren op Europees niveau een grote vraag naar groen gas. Deze instrumenten zijn ervoor bedoeld om de potentiële productie van groen gas te ontsluiten. Een extra vraagstimulus hier bovenop vanuit de systematiek hernieuwbare energie vervoer zal leiden tot extra concurrentie zonder dat er extra productie loskomt, wat enkel een prijsopdrijvend effect zal hebben. Voor bovenstaand beleid is gekozen, omdat het kabinet heeft besloten dat groen gas de komende periode ingezet moet worden in de gebouwde omgeving, kleine industrie, land- en glastuinbouw, omdat in de wegtransportsector betere manieren zijn om fossiele brandstoffen terug te dringen. Afgelopen voorjaar heeft de minister van KGG nog besloten om de doelstelling van dit instrument naar beneden bij te stellen, omdat zij een te sterke prijsstijging vreesde. Indien ik in de vervoerssector een extra vraag naar groen gas zou toevoegen, dan leidt dit tot vermeerderde vraag naar hernieuwbaar groen gas. Dit drijft de prijs op. Daarmee zou ik de maatregel die mijn collega van KGG heeft genomen om kostenstijging bij consumenten te dempen teniet doen.

Kijkend naar de situatie in Duitsland is het belangrijk om te weten dat de biomethaanmarkt een niet-transparante markt is. Het Duitse beleidsinstrumentarium (THG-Quote en dubbeltelling) maakt methaan uit mest zeer aantrekkelijk en qua prijsvorming niet vergelijkbaar met andere lidstaten. Rapportages van grote Duitse marktanalisten laten marktbeweging zien, maar geen dalende prijestrend. Daarnaast heeft de systematiek hernieuwbare energie vervoer als doel om de fysieke inzet van hernieuwbare brandstoffen in de Nederlandse markt te stimuleren. Met het toestaan van de zogenoemde terminalroute wordt dit doel niet bereikt, omdat er dan fossiel LNG zou worden verkocht als ware het 'bio-LNG', terwijl er in werkelijkheid geen LBM wordt geleverd. Op het moment dat er gebruik wordt gemaakt van de import van groen gas certificaten dan draagt dit, volgens de huidige afspraken over hoe hier boekhoudkundig mee wordt omgegaan in de emissiestatistiek, niet tot reductie van de CO₂-uitstoot van Nederland. De bijdrage aan emissiereductie wordt namelijk meegeteld in het land waar groen gas in het gasnet is ingevoerd. Het gebruik van LBM dat daadwerkelijk wordt geleverd en gebruikt telt wel mee in de statistiek.

In Duitsland heeft men gekozen voor het voeren van een book-and-claim-systeem, waarbij geïmporteerd fossiel LNG administratief kan worden vergroend door garanties van oorsprong te kopen van in het Europees gasnet ingevoede hoeveelheden duurzaam biomethaan. Dat is iets anders dan het voeren van een massabalans van biobrandstoffen over LNG uit biomassa, waarover de vragen hierboven gingen. Bij een book-and-claimsysteem zou de Unierechtelijke voorwaarde losgelaten worden dat er een fysiek verband moet bestaan tussen de informatie over de duurzaamheidskenmerken en leveringen of gemengde

leveringen, zoals wel het geval is bij toepassing van het massabalanssysteem van biobrandstoffen. In plaats daarvan wordt een hoeveelheid fossiel LNG verkocht als ware het een duurzame biobrandstof, in combinatie met een garantie van oorsprong die bewijst dat een hoeveelheid duurzaam biomethaan in het Europese gasnet is ingevoerd. De richtlijn hernieuwbare energie sluit toepassing van een book-and-claim-principe nadrukkelijk uit voor vloeibare biobrandstoffen (zoals bioLNG). Zie hiervoor ook de eerder aangehaalde uitspraak van het Europese Hof van Justitie in de zaak E.ON Biofor (opmerking: betreft uitspraak op oudere versie van de Richtlijn hernieuwbare energie, maar principe is niet gewijzigd):

“62. Wat betreft de aldus door de Uniewetgever gemaakte keuze, die er meer bepaald in bestond de voorkeur te geven aan het massabalansverificatiesysteem boven twee andere a priori beschikbare methoden, namelijk de „methode van identiteitbehoud” en de „methode van verhandelbare certificaten”, ook „book and claim” genoemd, moet evenwel het volgende worden opgemerkt.

63. Ten eerste staat vast dat de methode van identiteitsbehoud, door het uitsluiten van elke mogelijkheid om een levering duurzaam biogas te vermengen met een gaslevering die geen dergelijke duurzaamheidskenmerken heeft, niet in dezelfde mate zou bijdragen aan de handel in duurzaam biogas tussen de lidstaten, aangezien een dergelijke methode met name automatisch tot gevolg heeft dat het in de praktijk uitgesloten is duurzaam biogas toe te voeren aan een gasnet, en dus om het via een net te transporteren en uit te voeren met behoud van de duurzaamheidskenmerken ervan voor de drie in artikel 17, lid 1, van richtlijn 2009/28 vermelde doeleinden.

64. Wat ten tweede het feit betreft dat de voorkeur is gegeven aan het massabalanssysteem boven het systeem van verhandelbare certificaten, dat niet vereist dat er een fysiek verband blijft bestaan tussen de informatie betreffende de duurzaamheidskenmerken en leveringen of gemengde leveringen, blijkt enerzijds uit overweging 76 van richtlijn 2009/28 dat de Uniewetgever die keuze heeft gemaakt om te garanderen dat er een dergelijk fysiek verband blijft bestaan tussen het moment van de productie van duurzame biobrandstof en dat van het verbruik ervan. Volgens die overweging is de voorkeur gegeven aan een dergelijk fysiek verband omdat het een evenwicht tussen vraag en aanbod kan doen ontstaan en kan zorgen voor een verhoging van de prijs van duurzame biobrandstof die voldoende groot is om de nodige wijzigingen van het gedrag van de marktpartijen tot stand te brengen, en aldus het nut zelf van de duurzaamheidscriteria te waarborgen. In overweging 76 heeft de Uniewetgever er bovendien op gewezen dat door de toepassing van de massabalansmethode om de naleving te verifiëren, de integriteit van het systeem behouden blijft en onredelijke lasten voor het bedrijfsleven worden vermeden.”

Het voeren van een book and claim-systeem, waarbij dus geen fysiek verband aanwezig is tussen de informatie betreffende de duurzaamheidskenmerken en leveringen of gemengde leveringen, leidt er tevens toe dat bij deze leveringen geen zekerheid bestaat over het voldoen aan de verplichte

duurzaamheidscriteria die de richtlijn hernieuwbare energie eist om bij te kunnen dragen aan de lidstaat opgelegde nationale streefcijfers hernieuwbare energie.

De leden van de fractie van de SGP wijzen erop dat naast elektrificatie en waterstof, biogas een levensvatbare optie voor verduurzaming is. Elektrificatie is op dit moment problematisch vanwege netcongestie terwijl voor waterstof grote investeringen moeten worden gedaan in de infrastructuur. Biogas kan echter voor transport gebruik maken van het aardgasnetwerk. Biogas kan daardoor een alternatief zijn dat ruimte biedt voor het oplossen van de knelpunten van elektrificatie en waterstof. Kan de regering daarop reflecteren?

In de beantwoording wordt ervan uitgegaan dat hiermee wordt gerefereerd aan groen gas, de gasvormige brandstof die ontstaat door biogas op te werken naar homogene kwaliteit waardoor het geschikt wordt voor brede inzet. Specifiek binnen transport onderscheiden we daarnaast CBM (*compressed biomethane*, gecomprimeerd groen gas) en LBM (*liquified biomethane*, vloeibaar gemaakt groen gas). Groen gas heeft zeker een belangrijke rol in de energietransitie. Het is een basischemicalie die kan worden gebruikt als brandstof in de vorm van CBM of LBM, en kan ook worden omgezet tot bijvoorbeeld biomethanol, dat als brandstof te gebruiken is of als grondstof voor chemieproducten als plastic. In het bijzonder bio-methanol en LBM lijken een belangrijke rol te spelen in het eindbeeld als energiedrager in de zeevaartsector. Er worden momenteel veel schepen besteld die op deze brandstoffen kunnen varen. Hiertoe is het wel belangrijk dat de infrastructuur om LBM te produceren, transporteren, opslaan, leveren en gebruiken wordt opgeschaald. Indien administratief vergroenen wordt toegestaan gebeurt dat dus niet.

In de wegsector heeft groen gas geen rol in het toekomstbeeld. Vanwege de hoge energie-efficiëntie verdient elektrificatie daar de voorkeur. De regering werkt daarom toe naar maximale elektrificatie van het wagenpark. Een deel van het (bijzonder) zwaar wegtransport kan eventueel op waterstof(gebaseerde biobrandstoffen) gaan rijden. Groen gas is niet inzetbaar in bestaande benzine- en dieselmotoren. Daarom heeft het ook geen noemenswaardige rol gedurende de transitie naar een elektrisch wagenpark. Dat is ook niet erg; zo blijft voldoende groen gas beschikbaar in sectoren waar het een toegevoegde waarde heeft.

De leden van de fractie van de SGP merken op dat uit de 'Appreciatie Guidehousestudie en voortgang van de bijmengverplichting groen gas' van 4 juli 2025⁹ blijkt dat opschaling van groen gas nodig is en dat het beperken van de import van groen gas niet is toegestaan onder Europese wetgeving. Dit staat

⁹ Kamerstukken II 2024/25, 32 813, nr. 1524.

haaks op de conclusies zoals die door de staatssecretaris van Openbaar Vervoer en Milieu zijn getrokken in het wetgevingsoverleg in de Tweede Kamer van 20 oktober 2025.¹⁰ Kan de regering hierop reflecteren?

Opschaling van groen gas is absoluut nodig. Het kabinet wil deze opschaling vormgeven in de gebouwde omgeving, kleine industrie, land- en glastuinbouw, in lijn met de appreciatie van de Guidehouse-studie. Daarvoor wordt het instrument 'Bijmengverplichting Groen Gas' vormgegeven. Bovendien lijken, zoals hierboven ook aangegeven, bio-methanol en LBM een belangrijke rol te spelen in het eindbeeld in de zeevaartsector. De genoemde studie concludeert niet dat beperken van de import van groen gas niet is toegestaan onder Europese wetgeving. De specifieke verwijzing naar het niet toestaan van beperken van import betreft specifiek de situatie zoals voorzien onder de bijmengverplichting groen gas, en heeft niet direct consequenties daarbuiten.

In het licht van het voorgaande is het nog onduidelijk of de herziening van de Europese regels zal resulteren in een concreet verbod op de terminalroute. Indien de terminalroute wel zal worden toegestaan, op welke wijze zal de regering dan uitvoering geven aan de in de Tweede Kamer aangenomen gewijzigde motie van de leden Van Groningen en Veltman waarbij de regering wordt verzocht om in navolging van het buitenland te verkennen wat er nodig is om Bio-LNG via de massabalanssystematiek toe te passen¹¹, zo vragen de leden van de fractie van de SGP. Welke stappen neemt de regering dan op korte termijn?

Als de herziene uitvoeringsverordening 2022/996 een manier biedt om binnen het kader van de richtlijn hernieuwbare energie de hernieuwbaarheid en de duurzaamheid van bio-methaan vast te stellen en deze informatie over te dragen op geïmporteerde hoeveelheden fossiele LNG, dan heeft deze uitvoeringsverordening direct werking in Nederland. Ik zal bedrijven daarover dan onverkort informeren.

Overige vragen

De leden van de fractie van de PvdD vragen: Is de regering voornemens een stappenplan op te stellen voor de afschaling van geïmporteerd gas die tot stand is gekomen door middel van fracking? Zo ja, hoe ziet dit stappenplan eruit? Zo nee, waarom niet?

¹⁰ Kamerstukken II 2025/26, 36 766, nr. 18.

¹¹ Kamerstukken II 2025/26, 36 766, nr. 17.

De import van fossiel methaangas, en de fracking die mogelijk daarmee gepaard gaat, is niet mogelijk binnen de systematiek hernieuwbare energie vervoer en wordt niet mogelijk gemaakt met dit wetsvoorstel.

De leden van de fractie van de VVD wijzen op de nota naar aanleiding van het verslag van de Tweede Kamer bij onderhavig wetsvoorstel waarin de regering aangeeft dat fysieke levering [van hernieuwbare waterstof(gebaseerde brandstoffen), red.] in de vervoers- en raffinagesector naar verwachting wel mogelijk is.¹² Op basis waarvan deelt de regering deze verwachting? En welke effecten heeft het niet-versoepelen van de inboekregels voor de raffinageroute in de vervoerssector op de marktwerking, alsook op de bereidheid en het vermogen van de sector om CO2-reductie te realiseren?

De Europese regels rondom de levering van hernieuwbare waterstof(gebaseerde brandstoffen (hernieuwbare brandstof van niet-biologische oorsprong: RFNBO) zijn rechtstreeks werkend. De lidstaat heeft geen ruimte om daarvan af te wijken voor het bijdragen aan de Europese doelen in de richtlijn hernieuwbare energie. Bovendien heb ik in de beantwoording van het verslag van de Tweede Kamer bij het wetsvoorstel reeds aangegeven dat het loslaten van de fysieke leveringsvereiste niet nodig is, omdat op basis van de reeds bestaande en in aanbouw zijnde productiefaciliteiten voor hernieuwbare waterstof, fysieke belevering mogelijk zal zijn voor zowel raffinaderijen als tankstations. De fysieke leveringsvereiste zorgt ervoor dat elektrolyzers in directe verbinding tot een raffinaderij moeten staan (via een transportnetwerk, of via belevering over de weg) om credits (i.c. raffinagereductie-eenheden) te kunnen aanmaken die verhandelbaar zijn binnen de systematiek hernieuwbare energie vervoer van titel 9.7 van de Wet milieubeheer. De sector is evenwel prima in staat om de gevraagde CO2-reductie te realiseren, aangezien op basis van de in aanbouw zijnde en verwachte elektrolyseprojecten aan de volledige subverplichting voor hernieuwbare waterstof(gebaseerde brandstoffen) zal kunnen worden voldaan middels fysieke belevering.

Gelet op het cruciale belang van een gelijk speelveld voor onze havens en logistiek alsmede gelet op de signalen dat buurlanden zoals België en Duitsland mogelijk later implementeren, vragen de leden van de fractie van de BBB de regering welke concrete mitigerende maatregelen er worden genomen om te voorkomen dat Nederlandse bedrijven de rekening betalen als de implementatie van de herziene richtlijn hernieuwbare energie (RED-III) met ingang van 1 januari 2026 niet gelijktijdig plaatsvindt.

Het RED-III wet- en regelgeving proces is in België en Duitsland nog niet afgerond. Daarmee bestaat er onzekerheid over de invoeringsdatum en de aard

¹² Kamerstukken II 2024/25, 36 766, nr. 6, p. 6.

van implementatie in die buurlanden. We hebben contact gehad met de belanghebbende brandstofleveranciers en hernieuwbare brandstofproducenten. Terwijl sommigen zich zorgen maken over een ongelijk speelveld met België in 2026, geven anderen aan dat deze zorgen minder belangrijk zijn dat het belang van het consistent doorzetten van de aangekondigde verplichtingen en zo de hernieuwbare brandstofinzet in Nederland stapsgewijs te doen groeien. Ik neem daarom een gerichte mitigerende maatregel in 2026 die aan de ene kant een ongelijk speelveld voor brandstofleveranciers moet tegengaan, en aan de andere kant geen onnodige belemmering moet vormen voor de productie van hernieuwbare brandstoffen.

De brandstoftransitieverplichtingen in de zee- en binnenvaartsectoren in 2026 worden verlaagd. Binnenvaartbrandstofleveranciers moeten 2,5% CO₂-ketenemissiereductie (was 3,8%) realiseren, waarvan 0,5% mag worden ingevuld met ERE's uit een andere sector. Hierdoor wordt 1,5 PJ hernieuwbare energie geleverd, in plaats van 2,1 PJ. Op deze manier wordt 0,15 Mton CO₂ gereduceerd, in plaats van 0,2 Mton. Zeevaartbrandstofleveranciers moeten in 2026 2,9% CO₂-ketenemissie reduceren (was 3,6%), waarvan 0,9% mag worden ingevuld met ERE's uit een andere sector. Hierdoor wordt 14 PJ hernieuwbare energie geleverd, in plaats van 18,5PJ. Op deze manier wordt 1,15 Mton CO₂ gereduceerd, in plaats van 1,5 Mton. Vanaf 2027 gelden de verplichtingen zoals ze eerder zijn aangekondigd. In lijn met de motie Van Groningen monitor ik jaarlijks hoe de verplichting in de omringende landen zich ontwikkelt en welk effect dit heeft op het gelijke speelveld voor zowel brandstofleveranciers als producenten van hernieuwbare brandstoffen.

De leden van de fractie van de BBB hebben signalen opgevangen dat goedkope T1-doorvoerleveringen van biobrandstoffen – bijvoorbeeld uit China – een oneerlijk speelveld creëren doordat buitenlandse producenten dubbel profiteren en de Nederlandse producenten op achterstand komen. Welke maatregelen worden er genomen om deze oneerlijke concurrentie te stoppen en Nederlandse en Europese producenten te ondersteunen?

Om de genoemde oneerlijke concurrentie te verhinderen is bepaald dat alleen ingevoerde hernieuwbare brandstoffen die in Europa worden gebruikt of verhandeld een verhandelbare credit kunnen opleveren. T1-doorvoerleveringen kunnen dat dus niet.

De leden van de fractie van de BBB vragen of de regering voornemens is om een impact assessment te laten uitvoeren, waarin naar de effecten van de verschillende sectoren ook de vermenigvuldigingsfactor voor levering tussen de sectoren wordt meegenomen. Zo nee, waarom niet?

36766

Er is geen vermenigvuldigingsfactor voorzien voor leveringen in de vrije ruimte tussen sectoren. Een impactassessment dat zich specifiek daarop richt is daarom niet opportuun. Er is een impactassessment uitgevoerd door GuideHouse, waarin de verschillende ontwerpprincipes die zijn gebruikt om tot de implementatie te komen, zijn getoetst. Deze is op 26 april 2024 met uw Kamer gedeeld als bijlage bij Kamerstuk 32 813, nr. 1383.

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

A.A. Aartsen



Aan

Staatssecretaris
c.c. minister (ter informatie)

nota

Beantwoording schriftelijke vragen Eerste Kamer inz.
wetsvoorstel implementatie RED-III

TER BESLISSING

Datum

17 november 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/282036

Opgesteld door

Hoofddirectie Bestuurlijke &
Juridische Zaken

Afdeling Milieu

Beslistermijn

25 november 2025

Bijlage(n)

3

Aanleiding

Op 2 oktober jl. is door Tweede Kamer het voorstel tot wijziging van de Wet milieubeheer ter implementatie van de vervoersonderdelen van de herziene richtlijn hernieuwbare energie (RED-III) aangenomen. Daaropvolgend is het wetsvoorstel aan de Eerste Kamer aangeboden. De Eerste Kamer heeft daar nu schriftelijke vragen over gesteld.

Aangehecht treft u de voorgestelde beantwoording van deze vragen (NnavV). Beoogd wordt om het wetsvoorstel op 1 januari a.s. in werking te laten treden. Enige spoed in de verzending van de beantwoording is daarom gewenst.

Geadviseerd besluit

U wordt verzocht in te stemmen met de bijgevoegde NnavV EK en hiertoe de NnavV en de aanbiedingsbrief te ondertekenen.

Kernpunten

- De fracties van de BBB, VVD, PvdD en SGP hebben vragen gesteld. De meeste vragen (BBB, VVD) gaan over de toepassing van de Europese massabalansregels inzake LNG-leveringen, ook onderwerp van bespreking tijdens de Tweede Kamer-behandeling. Ook worden vragen gesteld over de grondstoffen voor biobrandstoffen (PvdD, BBB). Enkele vragen gaan niet specifiek over het wetsvoorstel, maar bijvoorbeeld over de onderliggende ontwerp-wijzigingsregeling.
- Op uw verzoek is het antwoord op de vraag over België aangepast, i.v.m. de vertraagde implementatie aldaar. Een tijdelijke mitigerende maatregel wordt aangekondigd. U hebt gekozen voor optie 3b, waarbij de verplichting in 2026 voor zowel binnenvaart als zeevaart met ongeveer een kwart wordt verlaagd.

Krachtenveld

Alle vragen zijn afgestemd met RVO en NEa.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

De informatie over tijdelijke maatregelen in verband met België mag niet openbaar worden gemaakt, omdat België nog niet formeel heeft aangekondigd vertraagd te implementeren.

Toelichting

Niet van toepassing

Datum
17 november 2025

Onze referentie
IENW/BSK-2025/282036

Opgesteld door
Hoofddirectie Bestuurlijke &
Juridische Zaken

Afdeling Milieu

Aan
Staatssecretaris

Bijlage(n)
3

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Beslisnota Nota nav Verslag EK	
2.	Aanbiedingsbrief NnavV EK	Hierin wordt de nota naar aanleiding van het Verslag aan de Eerst Kamer aangeboden.
3.	Nota nav Verslag eerste Kamer inzake RED III	Hierin worden de schriftelijke vragen beantwoord. Deze kunnen met uw goedkeuren naar de Eerste Kamer worden verzonden.
4.	Verslag IenW VRO 36766 ek-B (definitief)	Hierin staan de vragen van de Eerste Kamer.