

07/12/2020

Input schriftelijk overleg 15/12/2020

Wijziging Wet milieubeheer i.v.m. de implementatie van Richtlijn 2018/2001 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen en ter uitvoering van het Klimaatakkoord

Geachte woordvoerders,

In het aankomend SO bespreekt u de wijziging van de Wet milieubeheer in verband met de implementatie van de EU-richtlijn hernieuwbare energie (RED II) voor de vervoerssector en ter uitvoering van het hoofdstuk mobiliteit van het klimaatakkoord.¹ Deze wetswijziging is van groot belang voor de aanpak van de klimaatimpact van vervoer in de periode 2022 tot 2030. In het wetsvoorstel staan de grondslagen en instrumenten waarmee kan voldaan worden aan de RED II-vereisten voor de sector. Belangrijke keuzes zoals de hoogte van de jaarverplichting, dubbeltellingen en limieten voor biobrandstoffen uit specifieke grondstoffen worden vastgelegd in het Besluit energie vervoer 2022-2030. Over dit besluit loopt momenteel een publieksconsultatie.² De nieuwe Wet en het Besluit zijn een kans om werk te maken van schoner, gezonder vervoer en een eerlijke en efficiënte omgang met schaarse grondstoffen. Dat veronderstelt dat aan randvoorwaarden is voldaan die in het huidige voorstel ontbreken. Wij pleiten voor:

- 1. Stopzetting van de steun voor biobrandstoffen uit voedsel- en voedergewassen.**
- 2. Een limiet van 1,7 % voor de bijdrage van biobrandstoffen uit gebruikt frituurvet en dierlijk vet.**
- 3. Realistische ambities en een duurzaamheidstoets voor “geavanceerde biobrandstoffen”.**³

Dit pleidooi moet worden gelezen tegen de achtergrond van de kabinetsplannen om het gebruik van biobrandstoffen de komende jaren enorm toe te laten nemen. De regering wil in 2030 60 Petajoule (PJ) biobrandstoffen in het wegverkeer, 5 PJ in de binnenvaart⁴ en 30 PJ in de luchtvaart.⁵ Dat komt neer op een verdrievoudiging van het Nederlandse biobrandstoffenverbruik ten opzichte van 2019.⁶

In Nederland is daarvoor niet genoeg duurzame biomassa beschikbaar. Nu al komt 90 % van de grondstoffen voor de biobrandstoffen die we gebruiken uit het buitenland.⁷ Rekening houdend met het *fair share*-beginsel en de behoefte aan biomassa in andere sectoren, berekende Natuur & Milieu dat er in 2030 redelijkerwijs zo'n 48 PJ biobrandstof beschikbaar is voor vervoer.⁸ Dat is ongeveer de helft van wat het kabinet wil. Al in 2010 adviseerde de Commissie Duurzaamheidsvraagstukken Biomassa inzake de bijmengverplichting eerst kwaliteit te garanderen en dan pas in te zetten op kwantiteit.⁹ In zijn advies over het duurzaamheidskader voor biograndstoffen, treedt de SER deze visie bij: “Indien blijkt dat bij toepassing van criteria er onvoldoende duurzame biograndstoffen beschikbaar zijn voor de ambities van het kabinet, kan en mag dit volgens de SER niet leiden tot verlaging van de duurzaamheidseisen aan productie van biograndstoffen”.¹⁰ Dat is echter wat er

onvermijdelijk gaat gebeuren omdat de plannen van het kabinet primair als doel hebben om hogere volumes te bereiken. Dat kan alleen worden gerealiseerd bij lagere duurzaamheidseisen. Wij verzoeken u deze logica om te draaien en de doelstellingen voor de inzet van biobrandstoffen naar beneden bij te stellen.

In het vervolg van deze brief leveren we argumenten aan voor de hogergenoemde randvoorwaarden met betrekking tot de jaarverplichting. Vooraf willen we nog benadrukken dat deze randvoorwaarden weliswaar cruciaal zijn voor het biobrandstoffenbeleid maar dat ze op zichzelf onvoldoende zijn om de negatieve milieu- en gezondheidseffecten van de vervoersector tot aanvaardbare proporties terug te dringen. De keuze van het kabinet om zwaar in te zetten op biobrandstoffen, kan ervoor zorgen dat noodzakelijke systeemveranderingen worden afgeremd en duurzamere alternatieven langzamer van de grond komen. Wij pleiten dan ook voor daadkrachtig beleid dat vooral inzet op het duurder maken van fossiele brandstoffen, op minder energieverbruik en op emissievrij vervoer. Dat vereist onder meer de afbouw van alle publieke steun voor fossiele brandstoffen, uitbouw van infrastructuur voor elektrische voertuigen, fiets en openbaar vervoer, stimulering van deelsystemen in plaats van individueel autobezit, kortere aanvoerketens voor grondstoffen en producten en investeringen in onderzoek en ontwikkeling.¹¹

1. Stopzetting van de steun voor biobrandstoffen uit voedsel- en voedergewassen

Biobrandstoffen uit voedsel- en voedergewassen stimuleren om de uitstoot van broeikasgassen terug te dringen is ondoeltreffend, heeft nadelige gevolgen voor mensen en de natuur en remt innovatie af.

Expansie van landbouwgrond: natuurvernietiging en ILUC-uitstoot

Als landbouwgrond gebruikt wordt voor de productie van biobrandstoffen, dan wordt de productie van voedsel of veevoer verdrongen naar een andere plek. Dat verdringingseffect leidt tot indirecte veranderingen in landgebruik (*indirect land use change* of ILUC) waarbij natuurlijke vegetatie zoals bos of grasland wordt vernield en omgezet in akkerland. Dat gaat niet alleen gepaard met verlies van natuur en biodiversiteit, maar ook met verlies van de koolstof die wordt vastgehouden door planten en de bodem. Het resultaat van deze omzetting van natuurlijke vegetatie naar akkerland is een CO₂-stroom naar de atmosfeer. Die stroom kan de uitstootbesparing door biobrandstoffen geheel of gedeeltelijk tenietdoen en zelfs groter zijn dan de uitstoot van fossiele brandstoffen.

Tien jaar EU-biobrandstoffenbeleid: meer ecologische en klimaatschade in plaats van minder

De Europese Commissie heeft het ILUC-probleem uitgebreid laten onderzoeken. De laatste en meest omvangrijke studie dateert uit 2015. Ze schat de omzetting van natuur in akkerland of plantages als gevolg van het EU-biobrandstoffenbeleid tot 2020 wereldwijd op 67.000 km². Dat is meer dan de landoppervlakte van Nederland en België samen. In Zuidoost-Azië alleen leidde de Europese dorst naar biobrandstoffen tot de kap van naar schatting 10.000 km² regenwoud voor palmolieplantages.¹² De studie geeft ook ILUC-uitstootwaarden voor biobrandstoffen uit voedsel- en voedergewassen. Rekening houdend met die waarden, berekende de NGO Transport & Environment dat deze biobrandstoffen over hun volledige levenscyclus gemiddeld 50 % meer uitstoten dan fossiele brandstof. Biobrandstof uit palmolie veroorzaakt drie keer zoveel uitstoot, biobrandstof uit sojaolie twee keer zoveel. Het staand beleid heeft zo gezorgd voor meer uitstoot in plaats van minder.¹³

PFAD en sojaolie leiden tot vernietiging

In 2019 heeft de Europese Commissie besloten dat palmolie een "high ILUC-grondstof" is. Het gebruik ervan in Europa moet tussen 2023 en 2030 worden afgebouwd naar nul. Toch kan palmolie nog steeds in de tank belanden: voor palmvetzuurdestillaat (PFAD), een bijproduct van palmolie, geldt de uitfasering niet. Om over PFAD te beschikken, heb je evengoed oliepalmlantages nodig. Uit

recent onderzoek van Milieudefensie blijkt dat Neste, de grootste biodieselproducent van Europa, PFAD gebruikt afkomstig van bedrijven die betrokken zijn bij ontbossing en mensenrechtenschendingen.¹⁴ PFAD dient bovendien als grondstof in andere industrieën. Door de groeiende vraag naar PFAD voor biobrandstof, moeten deze industrieën op zoek naar alternatieven. Vaak is dat palmolie. Op die manier wordt het probleem alleen maar verplaatst.¹⁵ Ook soja, één van de belangrijke oorzaken van ontbossing in Zuid-Amerika, gaat vrijuit. Nochtans bevestigen recente cijfers wat we al lang weten: biobrandstof uit soja is net als biobrandstof uit palmolie volstrekt niet duurzaam. Door de uitfasering van palmolie is het mogelijk dat de vraag naar sojaolie tegen 2030 verviervoudigt.¹⁶

Bedreiging voor de voedselzekerheid, mensen- en vrouwenrechten

Al sinds de eerste richtlijn hernieuwbare energie uit 2009 (RED I) werd voorbereid, wijzen NGO's erop dat afdoende sociale waarborgen ontbreken. Biobrandstoffen uit voedsel- en voedergewassen hebben vergaande negatieve sociale gevolgen. De vraag naar landbouwgrondstoffen voor energiedoeleinden heeft bijgedragen aan hogere prijzen.¹⁷ De structurele verbinding tussen landbouw- en brandstofmarkten zorgt voor grotere prijsvolatiliteit. De voedselzekerheid van arme mensen die voor hun voedsel afhankelijk zijn van de markt kan daardoor onder druk komen te staan. Dat gebeurde tijdens de voedselprijzen crisis van 2008.¹⁸ De RED I heeft bovendien landspeculatie, landroof, conflicten en ernstige mensenrechtenschendingen in het mondiale Zuiden in de hand gewerkt. Die praktijken ondermijnen de lokale voedsellandbouw.¹⁹ Vrouwen, die het land dat ze bewerken vaak niet bezitten, lopen het grootste risico. De Speciale Rapporteurs van de Verenigde Naties voor het Recht op Voedsel riepen al herhaaldelijk op om bijmengverplichtingen voor biobrandstoffen uit landbouwgewassen af te schaffen.²⁰ Uit studies blijkt telkens weer dat de duurzaamheid van biobrandstoffen veelal niet gewaarborgd is, de monitoring te wensen over laat en de naleving van certificeringsstandaarden voor de productie van biobrandstoffen vaak ernstig tekortschiet.²¹

Rem op innovatie en echt duurzame oplossingen

In 2012 schreef de Europese Commissie dat alleen "geavanceerde biobrandstoffen" uit grondstoffen die geen bijkomende vraag naar land scheppen, zouden moeten ondersteund worden na 2020.²² De RED II heeft tot doel de ontwikkeling en het gebruik van geavanceerde biobrandstoffen in vervoer te stimuleren. Zolang het kabinet biobrandstoffen uit voedsel- en voedergewassen laat meetellen voor de bijmengverplichting, doet het de multinationals die deze brandstoffen maken een gegarandeerde afzetmarkt cadeau. Als het daarentegen deze steun schrapt, moeten brandstofleveranciers meer hernieuwbare elektriciteit of geavanceerde biobrandstoffen inzetten om aan de bijmengverplichting te voldoen. Dat zou een stimulans geven aan duurzamer oplossingen die grotere CO₂-besparing opleveren en minder negatieve effecten hebben.

Onze aanbeveling: stop steun voor biobrandstoffen uit voedsel- en voedergewassen

In 2019 bedroeg het aandeel biobrandstoffen uit voedsel- en voedergewassen in Nederland 1,2% van het brandstofverbruik in de vervoersector. Meer dan de helft daarvan is bio-ethanol uit maïs en tarwe.²³ De RED II geeft uitdrukkelijk de mogelijkheid alle steun voor biobrandstoffen uit voedsel- en voedergewassen te schrappen. Sterker nog: voor het behalen van het 2030-doel voor hernieuwbare energie in de vervoersector tellen ze de facto niet meer mee.²⁴ Toch wil het kabinet het aandeel biobrandstoffen uit voedsel- en voedergewassen op 1,2% houden.²⁵ Dat gaat in tegen het recente advies van de SER, die de productie van biobrandstoffen uit voedsel ongewenst vindt.²⁶

In het Klimaatakkoord is bovendien afgesproken om biobrandstof uit palm- en sojaolie vanwege het ILUC-risico uit te sluiten van inzet als hernieuwbare energie.²⁷ "Met het enkel uitsluiten van biobrandstof uit palmolie wordt slechts deels uitvoering gegeven aan deze afspraak", merkt de Afdeling advisering van de Raad van State terecht op.²⁸ Wij vragen u het advies van de SER te volgen en ervoor te zorgen dat de steun voor biobrandstoffen uit voedsel- en voedergewassen vanaf 2022

gestopt wordt. Op zijn minst moet het, in lijn met de afspraak uit het Klimaatakkoord, wettelijk borgen dat palmolie, palmvetzuurdestillaat (PFAD) en sojaolie niet meer kunnen gebruikt worden om aan de jaarverplichting te voldoen. Het Franse parlement besliste in oktober dat alle producten op basis van palmolie en sojaolie, inclusief PFAD, niet langer als biobrandstof worden beschouwd.²⁹ Ook de Italiaanse senaat keurde in oktober een amendement in die zin goed.³⁰

2. Limiet van 1,7 % voor biobrandstoffen uit gebruikt frituurvet en dierlijk vet

De RED II voorziet een maximale limiet voor de hoeveelheid biobrandstoffen uit gebruikt frituurvet en dierlijk vet die de lidstaten mogen meetellen voor het minimumaandeel hernieuwbare energie in vervoer. De limiet ligt op 1,7 % van het totale brandstofverbruik. Met de limiet wil Europa innovatie stimuleren. Daarnaast moet de limiet ook het risico op fraude beperken. De limiet is een zogenaamde *soft cap*: lidstaten kunnen bij de Europese Commissie een verzoek indienen om ervan af te wijken.

In 2019 lag het aandeel van biobrandstoffen uit gebruikt frituurvet en dierlijk vet in Nederland op 4,8 % van het totale brandstofverbruik. De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat heeft aangegeven dat ze van plan is de inzet van gebruikt frituurvet in het wegvervoer te maximaliseren.³¹ Het concept Besluit energie vervoer 2022-2030 legt het aandeel in 2030 vast op 8,4 %.³² Met dubbeltelling komt dat ongeveer neer op de instandhouding van het huidige niveau, meer dan twee keer de RED II-limiet.³³ In Nederland is niet voldoende gebruikt frituurvet beschikbaar. Bovendien is de voorbije jaren zwaar gefraudeerd met deze grondstof. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) schat dat de hoeveelheid frauduleuze biodiesel in 2015 en 2016 overeenkwam met respectievelijk een derde en een vijfde van het totaal.³⁴ Uit recente analyses van de Nederlandse Emissieautoriteit (NEa), ILT en het Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid (CCV), blijkt dat het publieke toezicht op de biobrandstoffenketen ernstig te kort schiet. De controle leunt veel te zwaar op private certificeringsorganen, die niet in staat zijn gebleken fraude op te sporten en aan te pakken.³⁵ Begin november kondigde ILT aan dat het opnieuw een geval van grootschalige biodiesel-fraude onderzoekt. *“Het huidige opsporingsonderzoek maakt duidelijk dat sjoemelen met biodiesel-certificaten nog steeds mogelijk lijkt”*, aldus de inspectie.³⁶

Er is te weinig gebruikt frituurvet beschikbaar

In 2019 waren gebruikt frituurvet en dierlijk vet goed voor 69 % van alle biobrandstoffen in Nederland. Omdat in Nederland niet genoeg frituurvet beschikbaar is, schrapen we het bij elkaar uit meer dan 80 landen.³⁷ De plannen van de regering zullen de vraag naar deze grondstoffen verder aanwakkeren. Om bijvoorbeeld in 2030 14 % biokerosine bij te mengen in de luchtvaart, heeft Nederland 18 % van alle in de EU beschikbare afvalolie en -vetten nodig.³⁸ Doordat ook andere landen deze grondstoffen steeds meer gaan gebruiken om klimaatdoelen te halen, zal de prijs ervan toenemen en zal deze markt onder toenemende druk komen te staan – een perverse prikkel op fraude.

Rem op innovatie

Deelnemers aan de Klimaattafel Mobiliteit hebben afgesproken dat de groei in biobrandstoffen voor het wegverkeer wordt gerealiseerd met “duurzame geavanceerde biobrandstoffen, geproduceerd uit afval en residuen.” Maar de technologie om biobrandstoffen uit frituurvet en dierlijk vet te maken is volwassen. Beleid dat erop gericht is deze biobrandstoffen te maximaliseren, draagt helemaal niet bij aan innovatie en de ontwikkeling van geavanceerde biobrandstoffen. Dit beleid is dus niet alleen in strijd met het recente SER-advies, maar ook met het Klimaatakkoord.

Risico op ontbossing

Maximeren van biobrandstoffen uit gebruikt frituurvet en dierlijk vet is ook niet zonder risico op ontbossing. Landen waaruit Nederland gebruikt frituurvet importeren moeten zelf ook verduurzamen. Als gebruikt frituurvet naar het buitenland verdwijnt, bestaat de kans ze ginds terugvallen op goedkope plantaardige olie zoals palm- en sojaolie, met meer ontbossing tot gevolg.³⁹ Ook levert het stimuleringsbeleid, en met name de dubbeltelling, een prikkel om te frauderen door niet-duurzame plantaardige olie te verkopen als duurzaam restproduct, zoals de omvangrijke fraudezaak in Nederland heeft aangetoond.

Onze aanbeveling: beperkt de inzet van gebruikt frituurvet en dierlijk vet tot maximaal 1,7 %

Beleid dat erop gericht is de inzet van gebruikt frituurvet te maximeren, dreigt Nederland afhankelijk te maken van duurder wordende grondstoffen en innovatie af te remmen. Het kan bovendien indirect bijdragen tot ontbossing. Wij pleiten er daarom voor in het Besluit energie vervoer 2022-2030 de bijdrage van gebruikt frituurvet en dierlijk vet te beperken tot 1,7 %, alleen Europese afvalstromen te gebruiken en werk te maken van betere controle.

3. Realistische ambities en een duurzaamheidstoets voor “geavanceerde biobrandstoffen”

Het enige biobrandstoffendoel dat de RED II Nederland oplegt, is dat in 2030 minstens 3,5 % biobrandstoffen uit geavanceerde biobrandstoffen worden gebruikt. De grondstoffen waarvan geavanceerde biobrandstoffen worden gemaakt, zijn opgenomen in Bijlage IX Deel A van de RED II. Hoewel het de bedoeling was dat deze lijst enkel duurzame afval- en reststromen zou bevatten, staan er verschillende problematische grondstoffen op. Sommige daarvan kunnen leiden tot meer uitstoot door verplaatsingseffecten (bv. talloliepek, een harsproduct uit naaldbomen), andere zijn helemaal geen afval of residu (bv. "lignocellulosisch materiaal", afkomstig van onder meer bossen en houtachtige energiegewassen, en "non-food cellulosemateriaal" afkomstig van bijvoorbeeld tussenteelten in de landbouw). De beschikbaarheid op lange termijn van deze grondstoffen voor de vervoersector is erg onzeker. Ook in andere sectoren wordt immers een grotere vraag naar biomassa als grondstof verwacht, vaak voor hoogwaardigere toepassingen. Om te voorkomen dat schaarse grondstoffen in de verkeerde toepassingen eindigen, moet een strikte toepassing van de afvalhiërarchie leidend zijn. Daarom pleiten wij ervoor de ambities voor het aandeel van hernieuwbare energie in vervoer te onderwerpen aan een voorafgaande impact-analyse en zo nodig bij te stellen.⁴⁰ Het is van belang dat deze analyse wordt uitgevoerd (i) door volstrekt onafhankelijke instanties zonder inmenging van actoren die commercieel belang bij bepaalde uitkomsten hebben en (ii) voordat de definitieve hoogte van de jaarverplichting in het Besluit Energie Vervoer 2022-2030 wordt vastgesteld. Daarnaast moet er werk gemaakt worden van een omvattende, bindende set duurzaamheidscriteria voor alle vormen van biomassaproductie, inclusief respect voor het recht op *free, prior and informed consent* (FPIC) voor lokale en inheemse gemeenschappen.⁴¹

Wij hopen dat u onze aanbevelingen ter harte wil nemen en kijken ernaar uit om deze nader toe te lichten in een gesprek.

Met vriendelijke groet,

Natuur & Milieu, Nienke Onnen, n.onnen@natuurenmilieu.nl, 06-46833861
Milieudefensie, Anne Wijers, anne.wijers@milieudefensie.nl, 06-29593883

Namens ActionAid, Greenpeace, IUCN NL, Oxfam Novib, Both ENDS en WECF

- 1 [Inbreng verslag](#) (wetsvoorstel) Wijziging Wet milieubeheer i.v.m. de implementatie van de Richtlijn 2018/2001 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen en ter uitvoering van het Klimaatakkoord.
- 2 [Internetconsultatie](#) REDII besluit energie vervoer kalenderjaren 2022-2030.
- 3 "Geavanceerde biobrandstoffen" zijn in artikel 2 van de [RED II](#) gedefinieerd als brandstoffen die worden geproduceerd uit grondstoffen die vermeld staan in bijlage IX, deel A van de richtlijn. Het gaat om grondstoffen die volgens de Europese Commissie alleen door middel van geavanceerde technologie kunnen worden verwerkt. Op de lijst staan onder meer algen, stro, stedelijk afval, huishoudelijk afval, mest, zuiveringsslib, effluënten van palmoliefabrieken en palmtrossen, "ander non-food cellulosemateriaal" en "ander lignocellulosisch materiaal".
- 4 [Kamerstuk 32813-483](#).
- 5 Minister van Nieuwenhuizen pleit voor een bijmengverplichting voor biobrandstof in de luchtvaart ter hoogte van 14 % in 2030. [Kamerstuk 31936-726](#). De Klimaat- en Energieverkenning 2019 raamt de afzet van bunkerbrandstoffen aan de luchtvaart in 2030 op 215 PJ. PBL, [Klimaat- en Energieverkenning 2019](#), 2019.
- 6 Volgens de rapportage van de NEa werd in 2019 32,5 PJ biobrandstoffen geleverd in Nederland. Nederlandse Emissieautoriteit, [Rapportage Energie voor Vervoer in Nederland 2019](#).
- 7 Uit Azië importeert Nederland vooral gebruikt frituurvet en reststromen uit de palmolieproductie en -raffinage (gebruikte bleekarde en effluent van palmoliemolens). Nederlandse Emissieautoriteit, [Rapportage Energie voor Vervoer in Nederland 2019](#).
- 8 Het *fair share* beginsel houdt in dat iedere wereldburger recht heeft op een "eerlijk" of gelijk deel van de mondiale grondstoffen. Natuur & Milieu baseert zich op cijfers van onderzoeksbureau CE Delft over de in Nederland beschikbare biomassa, Natuur & Milieu, [Biobrandstoffen in Mobiliteit. Beter en Anders kiezen](#), 2020.
- 9 Commissie Duurzaamheidsvraagstukken Biomassa, Eerst kwaliteit dan kwantiteit. Advies over de bijdrage van biomassa aan de duurzame energie doelstellingen, 2010.
- 10 SER-advies [Biomassa in balans. Een duurzaamheidskader voor hoogwaardige inzet van biograndstoffen](#), 2020.
- 11 Zie o.a. Greenpeace, Milieudefensie, Natuur & Milieu, [Mobiliteitsvisie. Op weg naar een duurzame vervoerssector in 2030](#), 2017.
- 12 Valin, H., et al., [The land use change impact of biofuels consumed in the EU. Quantification of area and greenhouse gas impacts](#), Europese Commissie, 2015.
- 13 Transport & Environment, [Globiom : the basis for biofuel policy post-2020](#), 2016.
- 14 Milieudefensie, [The Dark Side of Neste's biofuel production](#), 2020.
- 15 Ceruly, [Waste not want not - understanding the greenhouse gas implications of diverting waste and residual materials to biofuel production](#), 2017.
- 16 Transport & Environment, [Is Soy the New Palm Oil?](#), 2020
- 17 Zie o.a. Asbjørn, E., [The right to food and the impact of liquid biofuels \(Agrofuels\)](#), FAO, 2008 en het Interagency rapport voor de G20 over voedselprijsvolatiliteit : [Price Volatility in Food and Agricultural Markets : Policy Responses](#), FAO, IFAD, IMF, OECD, UNCTAD, WFP, The World Bank, WTO, IFPRI, UN HLTF, 2011.
- 18 Eindrapport van de speciale VN-rapporteur voor het Recht op Voedsel Olivier De Schutter: [The transformative potential of the right to food](#), 2014.
- 19 Oxfam, [Burning land, burning the climate. The biofuel industry's capture of EU bioenergy policy](#), 2016.
- 20 Zie o.a. De Schutter O., [The transformative potential of the right to food](#), 2014 en Elver, H., ["MEPs take note: Biofuels are synonymous with high, volatile food prices"](#), Euractiv, 23 February 2015.
- 21 Changing Markets Foundation, [The false promise of certification](#), 2018.
- 22 Europese Commissie, [Proposal for a directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 98/70/EC relating to the quality of petrol and diesel fuels and amending Directive 2009/28/EC on the promotion of the use of energy from renewable sources](#), 2012.
- 23 De maïs wordt voornamelijk geïmporteerd uit de Verenigde Staten, terwijl tarwe vooral afkomstig was uit Frankrijk, België en Duitsland. Nederlandse Emissieautoriteit, [Rapportage Energie voor Vervoer in Nederland 2019](#).
- 24 De RED II bevat een streefcijfer van 14 % hernieuwbare energie in de vervoerssector. Dit streefcijfer is echter niet bindend. Het gebruik van biobrandstoffen op basis van voedsel- en voedergewassen is optioneel en beperkt tot maximum 7 %. Een lidstaat mag evengoed beslissen ze helemaal niet meer te gebruiken, waardoor het streefcijfer voor hernieuwbare energie in de vervoerssector afneemt tot 7 % uit andere bronnen, zoals hernieuwbare elektriciteit en geavanceerde biobrandstoffen. Die 7 % is wel bindend. De [Memorie van toelichting](#) bij het wetsvoorstel stelt het als volgt: "Het minimumaandeel [van 14 %] mag ten hoogste met 7 % verlaagd worden indien de lidstaat de categorie voedsel- en voedergewassen van het door de brandstofleverancier te behalen minimumaandeel hernieuwbare energie in de vervoerssector uitsluit."
- 25 [Concept Besluit energie vervoer ivm implementatie RED2 versie internetconsultatie](#).
- 26 SER-advies [Biomassa in balans. Een duurzaamheidskader voor hoogwaardige inzet van biograndstoffen](#), 2020.
- 27 [Klimaatakkoord](#).
- 28 [Advies Afdeling advisering Raad van State](#) inzake 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, 26 augustus 2020.

29 Canopée, [‘Réactive : Les députés confirment leur volonté d’exclure les produits contribuant à la déforestation des biocarburants’](#), 17 oktober 2020.

30 [Legge di delegazione europea 2019-2020](#)

31 [Kamerstuk 32813-553](#).

32 Concept Besluit energie vervoer ivm implementatie RED2 versie internetconsultatie.

33 Concept Besluit energie vervoer ivm implementatie RED2 versie internetconsultatie.

34 ILT, [Signaalrapportage. Fraude met certificering duurzame biodiesel](#), 2019.

35 [Kamerstuk 32813-553](#).

36 ILT, [Weer grootschalige biodieselfraude in beeld bij ILT](#), 3 november 2020.

37 Nederlandse Emissieautoriteit, [Rapportage Energie voor Vervoer in Nederland 2019](#).

38 [Kamerstuk 31936-726](#).

39 Transport & Environment, [RED II and advanced biofuels. Recommendations about Annex IX of the REnewable Energy Directive and its implementation at national level](#), 2020.

40 Transport & Environment, [RED II and advanced biofuels. Recommendations about Annex IX of the REnewable Energy Directive and its implementation at national level](#), 2020.

41 Oxfam, [Burning land, burning the climate. The biofuel industry’s capture of EU bioenergy policy](#), 2016.