

Schriftelijk Overleg over het Ontwerp wijziging Besluit energie vervoer

Amsterdam, 26 augustus 2020

Geachte leden van de commissie I&W,

Op dinsdag 1 september a.s. bespreekt u het biobrandstoffenbeleid in een [SO](#) over het [Ontwerp wijziging Besluit energie vervoer](#). Die wijziging bepaalt de hoogte van de jaarverplichting en de bijbehorende limieten voor het kalenderjaar 2021. Met de [RED2](#), het [SER-advies over het duurzaamheidskader voor biograndstoffen](#) en de ontvucherende [ketenanalyse van de NEa en de ILT](#) staat het biobrandstoffenbeleid op een kantelpunt. Vanwege het belang van beleidsaanpassingen om de transitie naar schoner, gezonder en efficiënter vervoer te versnellen, vragen we u er bij staatssecretaris van van Infrastructuur en Waterstaat op aan te dringen:

- (1) de jaarverplichting te bevriezen op het niveau van 2020, in afwachting van de implementatie van het integraal duurzaamheidskader voor biomassa en de versterking van het publiek toezicht;
- (2) de maximale limiet voor conventionele biobrandstoffen vast te leggen op nul (0) %, in lijn met het SER-advies inzake het duurzaamheidskader biomassa;
- (3) bij de implementatie van de RED2 vast te houden aan de maximale limiet voor de inzet van gebruikte bak- en braadolie (UCO) en dierlijk vet van 1,7 %.

(1) Bevries de hoogte van de jaarverplichting op het niveau van 2020

Het voorstel van de staatssecretaris legt de jaarverplichting voor 2021 op 17,5 %, een stijging van 1,1 procentpunt ten opzichte van 2020. Milieudefensie vindt het onverstandig de jaarverplichting in 2021 te laten stijgen. Overheidsinstanties en adviesorganen stellen vast dat het huidige kader niet volstaat om fraude te voorkomen en duurzaamheid te garanderen.

- **De sector is fraudegevoelig en het toezicht gebrekkig.** Uit de analyse van de NEa en de ILT en de [reactie van het Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid \(CCV\)](#) erop, blijkt opnieuw dat het risico op fraude in de complexe, internationale aanvoerketens van de Nederlandse biobrandstoffensector groot is. De controle leunt veel te zwaar op private certificeringsorganen, die niet in staat zijn gebleken fraude te detecteren en aan te pakken. Het publiek toezicht schiet hopeloos tekort.
- **Maatregelen voor beter toezicht staan nog in de wachtkamer.** In een recente [update over de implementatie van de RED2](#) erkent de staatssecretaris dat de dringende maatregelen om misbruik tegen te gaan nog niet zijn uitgerold. Toch stelt ze voor 2021 een “beperkte” stijging van de jaarverplichting voor. Ze neemt aan dat die wordt ingevuld met afvalstromen en residuen, zoals UCO. Die stromen, volgens de [jongste NEa](#)-

[rapportage](#) goed voor vier vijfde van alle biobrandstoffen die in Nederland worden ingezet, zijn juist het meest fraudegevoelig.

- **Integraal duurzaamheidskader niet geïmplementeerd.** Het kabinet werkt aan een integraal duurzaamheidskader voor biomassa. In het [klimaatakkoord](#) heeft het zich gecommitteerd om terughoudend te zijn met nieuwe biomassa-subsidies zolang het duurzaamheidskader niet geïmplementeerd is. Een verhoging van de jaarverplichting komt de *facto* neer op bijkomende subsidie voor de biobrandstofindustrie. Het is onduidelijk hoe dat te verzoenen valt met het commitment uit het klimaatakkoord.

(2) Breng de maximale limiet voor conventionele biobrandstoffen terug naar nul

Het voorstel legt de maximale limiet voor de inzet van conventionele biobrandstoffen op 5 %, net als in 2020. Dit laat ruimte voor een verviervoudiging ten opzichte van 2019, toen het aandeel 1,2 % was. Milieudefensie vindt het tijd om de maximale limiet voor de inzet van conventionele biobrandstoffen op nul (0) % te leggen, en dus de steun ervoor stop te zetten. Dat is beter voor mens en klimaat en sluit aan bij het advies van de SER en de wens van de Tweede Kamer.

- **Conventionele biobrandstoffen: veel nadelen - weinig of geen klimaatwinst.** Zoals we schreven in [onze brief van 1 mei 2020](#), is conventionele biobrandstoffen stimuleren om de uitstoot van CO₂ terug te dringen ondoeltreffend, onethisch en onnodig. Het wakkerd de wereldwijde vraag naar landbouwgrond aan. Dat leidt tot vernietiging van bos en graslanden, conflicten en mensenrechtenschendingen. De broeikasgassen die vrijkomen door natuurvernietiging kunnen de klimaatwinst gedeeltelijk of zelfs geheel teniet doen. Biodiesel op basis van plantaardige olie is gemiddeld bijna twee keer slechter voor het klimaat dan fossiele diesel. Overtollige landbouwgrond teruggeven aan de natuur levert meer klimaatwinst op dan er energiegewassen voor biobrandstof op zetten.
- **SER-advies: stop met conventionele biobrandstoffen.** In het recente advies over het duurzaamheidskader voor biograndstoffen stelt de SER dat de productie van biobrandstoffen uit voedsel ongewenst is. De werkgevers- en werknemersorganisaties sluiten zich daarmee aan bij het standpunt van de Tweede Kamer. Die heeft in [meerdere moties](#) de wens uitgesproken dat in Nederland geen biobrandstoffen uit voedselgewassen gebruikt worden. Stop snel met biobrandstoffen in het wegverkeer, zegt de SER verder. De RED2 biedt ruimte en extra stimulans voor de inzet van andere duurzame energiebronnen (zoals hernieuwbare elektriciteit) en het gebruik van andere vervoersmiddelen. Die kansen moeten we ten volle grijpen.
- **Klimaattafel mobiliteit: geen groei conventioneel na 2020.** Deelnemers aan de klimaattafel mobiliteit hebben afgesproken dat er na 2020 niet méér conventionele biobrandstoffen worden ingezet dan in 2020. Maar de voorgestelde maximale limiet van 5 % laat ruimte voor een scenario waarin juist wél meer biobrandstoffen worden ingezet. Dat is niet coherent. Indien de staatssecretaris ernstig uitvoering wil geven aan de afspraken uit het klimaatakkoord, dan legt ze in het besluit op zijn minst vast dat de maximale limiet niet hoger is dan het aandeel conventionele biobrandstoffen in 2020.

(3) Leg de maximale limiet voor UCO en dierlijk vet niet hoger dan 1,7 %

De RED2 voorziet een maximale limiet van 1,7 % voor de inzet van biobrandstoffen uit UCO en dierlijk vet. In 2019 zat Nederland aan 4,8 %. Dat aandeel moet dus omlaag. Maar in haar update schrijft de staatssecretaris dat ze voornemens is de inzet van die grondstoffen voor het wegvervoer de komende jaren te maximeren. De RED2 laat lidstaten toe van de 1,7 % af te wijken, op voorwaarde dat ze dat rechtvaardigen. Welke rechtvaardiging de staatssecretaris wil invoeren, is niet duidelijk. Milieudefensie pleit ervoor de maximale limiet voor biobrandstoffen uit UCO en dierlijk vet niet hoger te leggen dan 1,7 %. Beleid dat erop gericht is de inzet van deze grondstoffen te maximeren, heeft grote nadelen:

- **De groeiende vraag naar UCO en dierlijk vet zet de markt onder druk.** Vandaag al voert Nederland UCO in uit meer dan 80 landen. De afspraken uit het klimaatakkoord en de voorgestelde bijmengverplichting voor de luchtvaart zullen de vraag naar deze grondstoffen alleen maar verder aanwakkeren. Om in 2030 14 % biokerosine bij te mengen in de luchtvaart, berekende [Studiebureau E4Tech](#), heeft Nederland 18 % van alle in de EU beschikbare afvaloliën en -vetten nodig. Dat is niet wenselijk en niet realistisch. Doordat steeds meer landen deze grondstoffen gebruiken om klimaatdoelen te halen, neemt de schaarste toe en schieten de prijzen de hoogte in.
- **Maximeren biobrandstoffen uit UCO en dierlijk vet remt innovatie af.** De RED2 voorziet een maximumlimiet om een goede reden. Door steun aan volwassen technologie te beperken, stimuleren we innovatie richting geavanceerde biobrandstoffen en andere brandstoftechnologieën. Daarnaast is de beperking ingegeven door de enorme fraudegevoeligheid van de UCO-stroom.
- **Maximeren van biobrandstoffen uit UCO en dierlijk vet vergroot het risico op ontbossing.** Voor bedrijven buiten Europa die deze grondstoffen gebruiken voor niet-gesubsidieerde toepassingen (zeep, veevoeder, ...) worden ze te duur. Daarom vallen zij terug op goedkope plantaardige olie zoals palm- en sojaolie, met meer ontbossing tot gevolg. Dat schrijft [Transport & Environment](#) in een briefing over de RED2.

De transitie naar duurzaam vervoer is aan een herziening toe, met meer oog voor het eindbeeld van emissieloos vervoer en meer gedurfde sturing door de overheid. Wij hopen dat u zich voor bovenstaande punten in wilt zetten. Mocht u naar aanleiding van deze brief nog vragen hebben of in gesprek willen gaan, dan horen we het graag.

Hoogachtend,

Jonas Hulsens

Inhoudelijk medewerker bossen en klimaatrechtvaardigheid