

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA 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-2019/32126

Datum 4 maart 2019
Betreft Beantwoording SO Ontwerpbesluit E10

Geachte voorzitter,

Hierbij ontvangt u de beantwoording op de inbreng van uw Kamer naar aanleiding van het schriftelijk overleg over het Ontwerpbesluit tot wijziging van het Activiteitenbesluit milieubeheer en het Besluit brandstoffen luchtverontreiniging (Kamerstuk 29383, nr. 313) die ik op 14 februari 2019 heb ontvangen.

Nadat uw Kamer het ontwerpbesluit heeft behandeld wordt deze voor advies naar de Raad van State gestuurd. Dit advies kan aanleiding geven om het ontwerpbesluit aan te passen. Het eventuele aangepaste ontwerpbesluit zal dan door de Koning worden vastgesteld en in het Staatsblad worden gepubliceerd, in afwachting van de inwerkingtreding. Voorts zal het vastgestelde besluit in de nahanng aan het parlement worden aangeboden. Dit zal naar verwachting net voor of in het begin van het zomerreces zijn. Voor de nahanng geldt officieel een periode van 4 weken voordat het ontwerpbesluit in werking kan treden. Omdat deze periode zeer waarschijnlijk geheel of gedeeltelijk in het zomerreces valt zal, als alles volgens planning verloopt, het ontwerpbesluit op 1 oktober 2019 inwerking kunnen treden.

Inleiding

Ik dank de leden van de fracties van VVD, PVV, D66 en PvdD voor de door hen gestelde vragen en gemaakte opmerkingen. Bij beantwoording van de gestelde vragen en mijn reactie op de gemaakte opmerkingen houd ik de volgorde van de indeling van het verslag aan.

Algemeen

De leden van de PVV-fractie vragen tot welke investeringen de kleinere pomphouders nu worden gedwongen door deze verplichting en welke kosten dat met zich meebrengt.

Deze leden vragen of de verplichte invoering van E10-benzine een dictaat van de Europese Unie is. Hoe kan een 'liberale staatssecretaris' dit dictaat zomaar uitrollen over haar eigen land?

Pomphouders met een tankinstallatie voor het aanbieden van slechts één soort benzine hebben volgens het Ontwerpbesluit de keuze welke soort benzine zij aanbieden. Zodoende hoeven zij geen extra investeringen te plegen. Bij

pomphouders die twee of meer tankinstallaties voor het aanbieden van benzine hebben, en dus in ieder geval E10 moeten aanbieden, hangen de kosten af van of zij een prijszuil hebben die ze willen aanpassen. Zonder aanpassing van een prijszuil zullen ze ongeveer 50 euro per tankstation kwijt zijn voor het plakken van stickers op de afleverzuil en het vulpistool. Met deze wettelijk verplichte stickers wordt de consument geïnformeerd over welke soort benzine hij tankt. Voor het aanpassen van een prijszuil is een pomphouder ongeveer 2000 tot 5000 euro per zuil kwijt.

De invoering van E10 is geen dictaat van de Europese Unie, maar zoals in de toelichting van het Ontwerpbesluit is aangegeven, is het een tegemoetkoming aan de door de Tweede Kamer aangenomen motie Dijkstra (Kamerstukken 30 196 nr. 523).

De leden van de D66-fractie vragen welke alternatieven de staatssecretaris voorzag om de doelstelling voor hernieuwbare energie in vervoer te behalen in plaats van de E10-verplichting.

Op dit moment wordt de doelstelling hernieuwbare energie in vervoer vooral behaald door de inzet van biobrandstoffen. Het aandeel van andere hernieuwbare energiedragers, zoals hernieuwbare elektriciteit is nu nog klein. De bijdrage van deze hernieuwbare energiedragers zal in de toekomst groter worden.

Gebruik E5 en E10

De leden van de VVD-fractie vragen hoeveel benzinestations voor auto's er zijn in Nederland. Kan de staatssecretaris aangeven bij hoeveel tankstations E10 nu verkrijgbaar is? Bij hoeveel tankstations zal dat in januari 2020 het geval zijn? Bij hoeveel van de tankstations zal naast E10 nog Euro5 (E5) beschikbaar blijven is de verwachting?

Kan de staatssecretaris de Kamer informeren over hoe de prijs van de brandstof E10 zich ontwikkelt? Hoe komt het instrument van het sturen op accijns in beeld als E10 duurder wordt dan E5?

De leden van de VVD-fractie vragen hoe ervoor wordt gezorgd dat er voldoende E5 beschikbaar blijft en willen niet dat deze brandstof verdrongen wordt door duurdere premium brandstoffen zoals in het buitenland het geval is.

In Nederland zijn op dit moment ongeveer 4100 benzinestations. Hiervan bieden er nu ongeveer 10% al E10 aan. De verwachting is dat in 2020 ongeveer 3700 tankstations naast E10 ook E5 zullen aanbieden. Dit zijn allemaal tankstations die minimaal twee soorten benzine aanbieden.

Hoe de prijs van E10 zich ontwikkelt is moeilijk aan te geven. Dit hangt af van verschillende factoren, zoals fluctuerende grondstofprijzen, fluctuerende prijzen voor Hernieuwbare Brandstofeenheden die worden ingezet voor het voldoen van de jaarverplichting hernieuwbare energie vervoer, en van de marketingstrategie van brandstofleveranciers en tankstationhouders. Mocht E10 in de toekomst duurder worden dan E5 dan zal eerst bekeken moeten worden wat daarvan de oorzaak is om vervolgens te kijken of daar wat aan gedaan kan worden.

De codering E5 geeft aan dat er maximaal 5% ethanol in de benzinesoort zit en niet of het een premium of Euro95 benzine is. In het Ontwerpbesluit is er bewust voor gekozen om niet voor te schrijven welke benzinesoort E10 moet worden. Dit kan zowel de premium als de Euro95 zijn. Het is aan de brandstofleveranciers en de tankstationhouders om hierin een keuze te maken.

De leden van de PVV-fractie willen weten waarom we niet gewoon met E5-benzine blijven tanken. Daar is toch niks mis mee? Waarom moet er wel E10-benzine worden aangeboden, maar mogen elektrische laadpalen niet door tankstations zelf worden geëxploiteerd?

De leden van de PVV-fractie vragen hoeveel duurder E10-benzine is in vergelijking met E5-benzine. Hoe is dit kostenverschil opgebouwd? Hoeveel overheidssubsidie is daarmee gemoeid?

Deze leden zien dat ongeveer 10% van de auto's in Nederland niet geschikt is om op E10-benzine te rijden. Welk effect heeft deze maatregel op de groep? Kan deze groep straks nog wel tanken? Deze leden vragen hoe duidelijk wordt gemaakt welke auto nu wel en welke auto nu niet gebruik kan maken van E10-benzine. Kan die inventarisatie in de Algemene Periodieke Keuring (APK) worden meegenomen?

De leden van de D66-fractie vragen de staatssecretaris hoe zij zorgdraagt voor voldoende alternatieven voor automobilisten die in het bezit zijn van een auto die niet geschikt is voor E10.

Tankstationhouders mogen wel degelijk laadpunten voor elektrische voertuigen exploiteren. Indien het tankstations op grond van de Rijksoverheid betreft, dienen zij daartoe een vergunning aan te vragen bij Rijkswaterstaat. Omdat E10-benzine van de bestaande tankinfrastructuur gebruikt maakt hoeft hiervoor geen vergunning aangevraagd te worden. De ANWB heeft onderzoek gedaan naar de brandstofprijzen. Uit dat onderzoek, dat in de ANWB Kampioen van januari 2019 is gepubliceerd, blijkt dat in Nederland E10 gemiddeld zo'n 2 cent goedkoper wordt aangeboden dan E5. Dit is ongeveer gelijk aan het verschil in energie-inhoud tussen E5 en E10. Hier is geen overheidssubsidie mee gemoeid. Bij het opstellen van het Ontwerpbesluit is er rekening mee gehouden dat er in Nederland nog veel auto's rondrijden die niet geschikt zijn om op E10 te rijden. Op het moment van inwerkingtreding zal bij de meeste tankstations ten minste een soort benzine worden aangeboden die geschikt is voor deze auto's. De automobilisten worden met een gezamenlijk informatiecampagne van alle betrokken partijen voorgelicht over het rijden op E10. Op dit moment is op internet al informatie te vinden of een voertuig geschikt is voor E10, zoals <https://www.e10check.nl/> van het IvDM (Het Instituut voor Duurzame Mobiliteit). APK heeft tot doel om auto's te keuren op de eisen ten aanzien van veiligheid en milieu en niet om de voertuigeigenaar te informeren op welke soort benzine zijn auto rijdt. Dit zou een garagebedrijf uit serviceoverwegingen wel kunnen doen. Voor een garagebedrijf zit daar wel een risico aan vast. Want als het garagebedrijf namelijk foute informatie verstrekt kan de garantie van de autofabrikant vervallen. Het garagebedrijf wordt dan waarschijnlijk voor de mogelijke schade aansprakelijk gesteld.

Milieuwinst en duurzaamheid

De leden van de PVV-fractie zien E10-benzine als één van de vele klimaatmaatregelen die de regering de Nederlandse burger genadeloos oplegt. Hoe duurzaam is E10-benzine eigenlijk? Kan worden aangegeven hoeveel graden de aarde minder snel opwarmt, indien in Nederland straks op E10-benzine wordt gereden?

De bio-ethanol die in E10 zit moet voldoen aan de Europese duurzaamheidseisen. Als in alle benzine 10% bio-ethanol zou zitten dan zou overeenkomstig de IPCC-regels in Nederland ongeveer 1 Mton minder CO₂ worden uitgestoten dan als er 0% bio-ethanol in benzine zit. E10 draagt dus bij aan het behalen van de

nationale klimaatdoelstellingen en dus aan het voorkomen van de opwarming van de aarde.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

De leden van de D66-fractie vragen de staatssecretaris om een uiteenzetting van de verwachte broeikasgasreductie, milieuwinst en verbetering van luchtkwaliteit die de E10-verplichting zal opleveren.

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/32126

Deze leden vragen de staatssecretaris ook naar de duurzaamheidseisen die gelden voor de grondstoffen van de biobrandstof, zoals ethanol en 'Fatty Acid Methyl Esther' (FAME).

Voor de verwachte broeikasgasreductie verwijs ik de leden van de D66 fractie naar het bovenstaande antwoord op de vraag van de leden van de PVV fractie. Voor de uitstoot van NOx en fijnstof levert E10 ten opzichte van E5 geen winst op. De grondstoffen voor biobrandstoffen moeten voldoen aan de Europese duurzaamheidseisen zoals die opgenomen zijn in de Richtlijn hernieuwbare energie (Richtlijn 2009/28/EG; RED).

De leden van de D66-fractie vragen de staatssecretaris hoe zij er zorg voor zal dragen dat de bijmenging van E10 niet zal leiden tot een overschrijding van de maximaal 5% bijmenging van conventionele biobrandstoffen, waartoe is opgeroepen in de motie-Van Veldhoven/Van Tongeren (Kamerstuk 32813, nr. 97). Deze leden vragen de staatssecretaris hoe zij garandeert dat de E10-verplichting geen gevolgen heeft voor de voedselvoorziening en ervoor zorgdraagt dat de grondstoffen voor E10 niet concurreren met de grondstoffen voor voedselvoorziening.

Indien alle benzine E10 zou zijn en de bio-ethanol allemaal conventionele biobrandstoffen zouden zijn dan wordt hierdoor 2,8% conventionele biobrandstoffen bijgemengd. Dit is lager dan de 5% limiet waartoe is opgeroepen in de motie Van Veldhoven/Van Tongeren en zoals is vastgelegd in het Besluit Energie Vervoer.

Een goede wereldwijde voedselvoorziening is afhankelijk van verschillende factoren, zoals voedselverdeling, beschikbare landbouwgronden en het gebruik van voedselgewassen voor verschillende toepassingen zoals biobrandstoffen. Uit het onderzoek van het Joint Research Center blijkt dat juist in Europa landbouwgronden verlaten worden.¹ De oorzaak is het gebrek aan inkomsten voor de boer. Bio-ethanol kan van voedselgewassen of van afval en residuen gemaakt worden. Gezien het verschil in prijs wordt nu vooral bio-ethanol van voedselgewassen in Nederland ingezet. Uit de cijfers van de OECD-FAO agricultural outlook 2018^{2,3} en de jaarrapportage energie vervoer 2017⁴ kan afgeleid worden dat ongeveer 0,003% van de wereldwijde granen en suikerhoudende gewassen nodig zijn indien alle E5 zou E10 worden. Daarbij dient wel opgemerkt te worden dat alleen de suikers van deze gewassen worden gebruikt voor de bio-ethanolproductie. De overgebleven fracties van deze productie worden als veevoer ingezet.

¹ <https://ec.europa.eu/jrc/sites/jrcsh/files/jrc113718.pdf>

² https://www.oecd-ilibrary.org/agriculture-and-food/data/oecd-agriculture-statistics/oecd-fao-agricultural-outlook-edition-2018_d4bae583-en?parentId=http%3A%2F%2Finstance.metastore.ingenta.com%2Fcontent%2Fcollection%2Fagr-data-en

³ <http://www.agri-outlook.org/Agricultural-Outlook-2018.pdf>

⁴ <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-848309>

De leden van de PvdD-fractie staan kritisch tegenover biobrandstoffen. Biobrandstoffen zijn vooral afkomstig uit voedsel en daarom geen duurzaam alternatief voor fossiele brandstoffen. Deze leden zijn tegen voedsel in de tank; voedsel zou geen onderdeel van brandstof moeten zijn. Biobrandstoffen uit voedselgewassen bedreigen de voedselvoorziening, zorgen voor ontbossing en dragen bij aan de opwarming van de aarde. Biodiesel uit voedsel stoot gemiddeld twee keer zo veel CO₂ uit als fossiele diesel en biodiesel uit palmolie zelfs drie keer zo veel. Voor deze leden zijn biobrandstoffen alleen een alternatief voor fossiele brandstoffen als ze voldoen aan strenge duurzaamheidseisen, waarmee in ieder geval het gebruik van voedselgewassen wordt uitgesloten.

De leden van de PvdD-fractie vragen of de staatssecretaris erkent dat ons transport verduurzaamd kan worden door meer en beter openbaar vervoer te realiseren, door vervuילend autoverkeer te beperken en door fietsers en voetgangers ruim baan te geven. Kan de staatssecretaris bevestigen dat het wegverkeer ook op andere wijze verduurzaamd kan worden dan middels het gebruik van biobrandstoffen?

In het ontwerp-Klimaatakkoord zijn afspraken gemaakt hoe we richting 2030 de CO₂-emissies in mobiliteit willen reduceren. Deze gaan veel verder dan alleen het gebruik van biobrandstoffen. Er zijn afspraken in opgenomen over verduurzaming personenmobiliteit (inclusief zakelijk reizen, OV en fiets), verduurzaming van de logistiek, stimulering van elektrisch (personen)vervoer en duurzame energiedragers, waaronder waterstof en hernieuwbare energiedragers. Ook is in het ontwerp-Klimaatakkoord een voorstel voor een verkenning van andere vormen van bekostiging voor mobiliteit opgenomen.

Deelt de staatssecretaris de mening van de leden van de PvdD-fractie dat het wegverkeer niet gezien moet worden als categorie die prioritair gebruik mag maken van biobrandstoffen conform de Visie Biomassa 2030 (Kamerstuk 33043, nr. 63)? Zo nee, waarom niet? Waarom neemt de staatssecretaris, gezien het beleid gericht op prioritair gebruik, het besluit om verplicht meer biobrandstoffen te gaan gebruiken in het wegverkeer?

De afspraken in het ontwerp-Klimaatakkoord zijn erop gericht om mobiliteit zo snel mogelijk te elektrificeren. Voor zwaar langeafstand transport, zoals het zwaar wegtransport, scheepvaart en luchtvaart zal deze transitie langer duren. Dit zijn dan ook de prioritaire toepassingen voor biobrandstoffen in mobiliteit. Nu heeft het overgrote deel van het licht wegtransport (inclusief personenauto's) nog een verbrandingsmotor. De inzet van biobrandstoffen in deze voertuigen dragen volgens de IPCC-rekenregels bij aan het halen van de nationale klimaatdoelstellingen. Echter door stevig inzetten op elektrificering van licht wegtransport zullen de biobrandstoffen steeds minder in deze voertuigen hoeven te worden ingezet en hun weg vinden naar het zwaar langeafstand transport en de biobased chemie.

De E10 draagt bij aan het behalen van de jaarverplichting hernieuwbare energie vervoer zoals deze is opgenomen in het Besluit Energie Vervoer. Met het Ontwerpbesluit wordt de jaarverplichting niet verhoogd. Verder kunnen biobrandstoffen die gebruikt worden door de genoemde prioritaire sectoren nu al meetellen voor deze jaarverplichting. In Europa kunnen scheep- en luchtvaart pas vanaf 2021 meetellen voor de doelstelling.

De leden van de PvdD-fractie vragen de staatssecretaris om aan te geven waarom zij besluit tot verplichte bijmenging alvorens de duurzaamheidscriteria voor biobrandstoffen zijn afgerond? Deelt zij de mening dat zij daarmee het risico neemt dat biobrandstoffen onverantwoord ingezet worden? Zo nee, waarom niet? De leden van de PvdD-fractie vragen of de staatssecretaris kan garanderen dat zij de nog te stellen duurzaamheidseisen niet zal afzwakken om zoveel mogelijk biomassa te mogen gebruiken.

De in het Besluit energie vervoer voor 2020 vastgelegde verplichte doelstellingen zijn het gevolg van de implementatie van de Europese Richtlijn hernieuwbare energie (RED) en de Europese Richtlijn brandstoffenkwaliteit (Richtlijn 98/70/EG; FQD) in de Nederlandse wetgeving. In beide richtlijnen zijn duurzaamheidseisen opgenomen waaraan de biobrandstoffen die ingezet worden voor het behalen van deze doelstellingen moeten voldoen. Deze duurzaamheidseisen hebben onder andere betrekking op de bescherming van biodiversiteit en land met een hoge koolstofvoorraad maar ook broeikasgasemissies in de keten.

In het ontwerp-Klimaatakkoord zijn afspraken gemaakt om te komen tot een uniform duurzaamheidskader voor biomassa. Dit duurzaamheidskader is in principe leidend bij de implementatie van de herziene Richtlijn hernieuwbare energie (Richtlijn (EU) 2018/2001; REDII), tenzij dit niet mogelijk is door de verplichtingen uit de RED II of om redenen van borging, uitvoerbaarheid of handhaafbaarheid. Het implementatieproces van REDII is reeds gestart en moet vóór 1 juli 2021 zijn afgerond. Over het proces over de totstandkoming van het duurzaamheidskader ga ik in het volgende antwoord op de vragen van leden van de PvdD fractie in.

De leden van de PvdD-fractie vragen of de staatssecretaris de conclusie kent en deelt van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) dat er in Nederland (en ook daarbuiten) onvoldoende biomassa is om aan de vraag te voldoen. Deelt zij de mening dat voor het vaststellen van een aandeel biomassa waar Nederland internationaal gezien recht op zou hebben, het inwoneraantal het uitgangspunt zou moeten zijn, en niet het bruto nationaal product? Zo nee, waarom niet? Deze leden verzoeken de staatssecretaris te reageren op een aantal recente wetenschappelijke publicaties en haar beleid naar aanleiding van deze publicaties te herzien.

*De leden van de PvdD-fractie vragen de staatssecretaris te reageren op het onderzoek *Bioenergy cropland expansion may offset positive effects of climate change mitigation for global vertebrate diversity*⁵, waarin wordt geconcludeerd dat het gebruik van biobrandstoffen als belangrijke component in de aanpak van klimaatverandering waarschijnlijk ernstige gevolgen heeft voor de biodiversiteit. Volgens dit onderzoek heeft dit mogelijk zelfs grotere gevolgen dan de klimaatverandering die ermee voorkomen moet worden.*

*Deze leden vragen de staatssecretaris te reageren op de studie *Assessing the efficiency of changes in land use for mitigating climate change*⁶, waarin het volgende wordt gesteld: "the carbon costs of biodiesel from different possible vegetable oils are all roughly around three-times the carbon dioxide emissions of using diesel. For ethanol from maize and wheat, the costs are more than two-times the carbon dioxide emissions of gasoline."*

⁵ Hof et al., Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America, 26 december 2018 (<https://www.pnas.org/content/115/52/13294>).

⁶ Searchinger et al., Nature, 12 december 2018 (<https://www.nature.com/articles/s41586-018-0757-z>).

In het ontwerp-Klimaatakkoord is aangegeven dat het Planbureau voor de Leefomgeving verwacht dat in de periode na 2030 knelpunten in het aanbod mogelijk zijn. Daarom is richting 2050 prioritering van de inzet van duurzame biomassa in Nederland gewenst. Daarnaast is aangegeven dat de markt voor biomassa wereldwijd is en vraag en aanbod worden via marktwerking op elkaar afgestemd. Ook is in het ontwerp-Klimaatakkoord aangegeven dat het uitgangspunt is dat alleen duurzame biomassa werkelijk bijdraagt aan verduurzaming van de economie en dat duurzame biomassa op mondiaal niveau op termijn schaars zal zijn. Mede daarom zal het kabinet het initiatief nemen tot de ontwikkeling van een uniform duurzaamheidskader voor biomassa. Daarvoor zijn in het ontwerp-Klimaatakkoord een aantal stappen afgesproken, waaronder een beschouwing door PBL van maximale beschikbaarheid per in te zetten biomassa-stroom, rekening houdend met diverse invullingen van het fair share beginsel. Uiteindelijk zal het kabinet, na advies van een speciale commissie van de SER, besluiten over het duurzaamheidskader en de doorvertaling van de consequenties naar de sectoren.

Beide genoemde onderzoeken geven aan dat door de uitbreiding van landbouwgronden land met een hoge koolstofwaarden in gebruik genomen wordt. Ik ben mij daar terdege van bewust. Daarom heeft Nederland in het verleden al gekozen voor een 5% limiet op biobrandstoffen van voedsel- en voedergewassen in 2020. Dit is lager dan de Europese limiet van 7%. Verder is het Nederlandse beleid ook gericht op stimulering van biobrandstoffen uit afvalstromen en residuen en zijn er in het ontwerp-Klimaatakkoord afspraken over de grondstoffen gemaakt. Zo hebben partijen afgesproken dat de huidige praktijk waarbij geen inzet plaatsvindt van biobrandstoffen geproduceerd uit palm- en sojaolie in Nederland, wordt voortgezet. Ook is afgesproken dat het percentage van conventionele biobrandstoffen na 2020 op het werkelijke niveau van 2020 blijft. Door deze afspraak zal er na 2020 het gebruik van landbouwgrond ten behoeve van de Nederlandse inzet van biobrandstoffen niet toenemen.

De leden van de PvdD-fractie vragen de staatssecretaris of zij kan garanderen dat het gebruik van biobrandstoffen niet (indirect) leidt tot een netto hogere CO₂-uitstoot, als ook de uitstoot buiten de landsgrenzen wordt meegerekend. Kan de staatssecretaris garanderen dat het gebruik van biobrandstoffen niet (indirect) leidt tot het verdringen van voedselgewassen? Kan de staatssecretaris garanderen dat het gebruik van biobrandstoffen niet (indirect) een verlies aan leefgebied van (bedreigde) diersoorten betekent? Hoe weet de staatssecretaris welke biomassa wel en niet gebruikt gaat worden voor de productie van de E10 die men in Nederland gaat tanken?

Deze leden vragen of de staatssecretaris kan aangeven hoe zij tot de conclusie komt dat bio-ethanol een hoge CO₂-reductie kent en een laag risico op indirect veranderd landgebruik heeft. Kan de staatssecretaris met deze leden delen op basis van welke wetenschappelijke informatie zij tot beantwoording van de bovenstaande vragen is gekomen?

De leden van de PvdD-fractie vragen de staatssecretaris aan te geven of zij in de informatiecampagne over de overgang naar E10 mensen ook actief gaat informeren over de schadelijke effecten die het gebruik van deze biobrandstof met zich meebrengt. Kan de staatssecretaris aangeven wat haar ertoe heeft doen besluiten, mede gezien de schadelijke effecten van het gebruik van biobrandstoffen, het milieusegment van deze nota van toelichting te beperken tot slechts twee zinnen? Tot slot, kan de staatssecretaris aangeven op basis van welke wetenschappelijke informatie zij kan concluderen dat netto broeikasgasemissies zullen dalen door de invoering van E10?

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/32126

Voor het antwoord op de vragen over verdringing van voedselgewassen verwijs ik de leden van de PvdD fractie naar een eerder antwoord dat ik de leden van de D66 fractie heb gegeven en voor onder andere aantasting biodiversiteit verwijs ik naar een eerder antwoord dat ik de leden van de PvdD fractie heb gegeven. Het is belangrijk dat voor alle energiedragers in transport ook de CO₂-emissies in de keten zo laag mogelijk is. Dit geldt dus niet alleen voor biobrandstoffen, maar ook voor de andere energiedragers, zoals elektriciteit. Daarom is in het ontwerp-Klimaatakkoord afgesproken dat er ook gestuurd gaat worden op de CO₂-ketenemissies van de energiedragers. In zowel bijlage V van de Richtlijn Hernieuwbare energie (RED) als in bijlage IV van de Richtlijn brandstofkwaliteit (FQD) zijn tabellen en regels voor de berekening van broeikasgasemissiesreductie gedurende de levenscyclus van biobrandstoffen opgenomen. Deze broeikasgasemissies zijn niet alleen afhankelijk van de grondstof, maar ook bijvoorbeeld van de teeltwijze of het productieproces. Dit betekent dat er niet één waarde voor broeikasgasemissies voor bijvoorbeeld bio-ethanol uit suikerriet bestaat. In Nederland wordt op dit moment vooral gebruik gemaakt van de standaard broeikasgasemissiereductiewaarde uit de genoemde tabellen. Zo is de standaard broeikasgasemissiereductiewaarde van bio-ethanol uit suikerriet 71%. Dat wil zeggen dat bio-ethanol uit suikerriet in de keten 71% minder CO₂ uitstoot dan benzine. In bijlage I van de Uitvoeringsrichtlijn voor Richtlijn brandstofkwaliteit (Richtlijn (EU) 2015/652) zijn tabellen en regels voor de berekening van de broeikasgasemissies van de andere energiedragers opgenomen.

In de eerder genoemde tabellen zijn niet de mogelijke broeikasgasemissies die veroorzaakt worden door indirect veranderend landgebruik meegenomen. Dit is ook zeer lastig omdat niet bepaald kan worden of, waar en wanneer door biobrandstoffenproductie indirect veranderend landgebruik plaats heeft gevonden. Wel is in de GLOBIOM-studie⁷ via modellering de mogelijke CO₂-emissies veroorzaakt door indirect veranderend landgebruik in beeld te gebracht. Deze emissies zijn dus nooit gemeten en daardoor is er discussie over de uitkomsten van deze studie. Omdat het een modellering betreft mogen volgens deze studie de berekende indirecte CO₂-emissies niet zomaar bij de directe CO₂-emissies worden opgeteld. De modellen laten wel zien dat het risico op indirecte CO₂-emissies voor oliegewassen en dan met name palm- en sojaolie hoog is. Voor grondstoffen voor bio-ethanol blijkt het risico op indirecte CO₂-emissies klein te zijn. Hierdoor kan vrij zeker aangenomen worden dat de directe en indirecte CO₂-emissies veroorzaakt door de productie bio-ethanol lager zijn dan benzine en dus netto bijdraagt aan de CO₂-reductiedoelstellingen.

Wel is in het ontwerp-Klimaatakkoord opgenomen dat in het uniform duurzaamheidskader biomassa wordt bepaald op welke wijze de CO₂-emissies veroorzaakt door indirect veranderend landgebruik (ILUC) bij berekeningen in de CO₂-emissies in de biomassaketen meegenomen gaan worden.

Jaarlijks stuur ik voor de zomer de Tweede Kamer de jaarrapportage energie vervoer toe. Hierin staan onder andere de grondstoffen die zijn gebruikt voor de biobrandstoffen die in Nederland aan vervoer geleverd zijn. Uit de antwoorden op de vragen die de leden van de verschillende fracties hebben gesteld blijkt dat bio-ethanol uit zowel voedsel- en voedergewassen als afval en

⁷https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/Final%20Report_GLOBIOM_publication.pdf

residuen gemaakt kan worden, dat bio-ethanol uit voedsel- en voedergewassen moeten voldoen aan de Europese duurzaamheidseisen en dat bio-ethanol netto een betere CO₂-prestatie heeft dan benzine. Daarom zal de informatiecampagne richting de autobezitter zich vooral richten op de check of zijn auto op E10 kan rijden en kon met de bijdrage van E10 aan de CO₂-reductiedoelstelling in het milieusegment van de toelichting worden volstaan.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/32126

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

S. van Veldhoven - Van der Meer