

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2376

Vragen van de leden **Kostić** en **Teunissen** (beiden PvdD) aan de Ministers van Infrastructuur en Waterstaat, van Klimaat en Groene Groei en van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur over *dierlijk vet in biobrandstof* (ingezonden 31 juli 2024).

Antwoord van Staatssecretaris **Jansen** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 29 augustus 2024)

Vraag 1

Wat vindt u van de ontwikkeling dat bijna de helft (46 procent) van het vet dat afkomstig is uit de slachtindustrie wordt benut voor de productie van biobrandstof, zoals geschetst in de berichten «In biobrandstof zit veel dierlijk vet. Niet groen, stelt de Vegetariërsbond» en «Biodiesel: wel vet, niet cool»?¹

²

Antwoord 1

In Nederland is 2,9% van de biobrandstof gemaakt van dierlijk vet³. Vet uit de slachtindustrie is een laagwaardig afvalproduct, dat wil zeggen dat het niet voor andere toepassingen gebruikt kan en mag worden. Door daarvan een biobrandstof te maken is minder fossiele brandstof nodig. Bovendien wordt door afvalproducten te gebruiken een biobrandstof gemaakt zonder dat extra landbouwgrond nodig is, in lijn met het Europese beleid. Omdat de transitie naar elektriciteit en andere duurzame energiedragers tijd kost, is biobrandstof voorlopig nog nodig. Het gebruik van slachtafval als biobrandstof draagt daarmee bij aan het verduurzamen van de mobiliteitssector. Het zorgt er bovendien voor dat Nederland kan voldoen aan de doelstelling uit de Richtlijn Hernieuwbare Energie (RED-III) om in 2030 14,5% ketenemissies te reduceren.

¹ Trouw, 17 juni 2024, «In biobrandstof zit veel dierlijk vet. Niet groen, stelt de Vegetariërsbond» (<https://www.trouw.nl/duurzaamheid-economie/in-biobrandstof-zit-veel-dierlijk-vet-niet-groen-stelt-de-vegetariersbond-b3177f73/>)

² De Correspondent, 13 maart 2024, «Biodiesel: wel vet, niet cool» (<https://decorrespondent.nl/15186/biodiesel-wel-vet-niet-cool/6852c121-541a-0f98-1c8f-21a3d43f9b08>)

³ NEa, rapportage hernieuwbare energie 2023, pagina 16 (<https://www.emissieautoriteit.nl/onderwerpen/rapportages-hernieuwbare-energie-voor-vervoer/documenten/publicatie/2024/06/14/rapportage-hernieuwbare-energie-voor-vervoer-in-nederland-2023>)

Vraag 2

Ziet u hierin net als de vragensteller de twee grote risico's, namelijk dat transport steeds afhankelijker wordt van de schadelijke vee-industrie en dat het indirect de vraag naar palmolie voor onder andere cosmeticaproducten aanwakkert, wat weer leidt tot ontbossing? Zo nee, waarom ziet u die risico's niet? Zo ja, hoe wilt u deze risico's ondervangen?

Antwoord 2

Nee, de transportsector wordt niet steeds afhankelijker van de vee-industrie, omdat er vanuit de Europese Commissie scherpe limieten zijn gesteld aan het gebruik van dierlijk vet. Er is ook geen risico op het aanwakken van de vraag naar palmolie als vervanging in cosmeticaproducten. Slachtafval wordt in Europa op grond van de wettelijk toegestane toepassingen ingedeeld in drie categorieën. De laagste twee categorieën worden – gelimiteerd – gebruikt voor de productie van biobrandstoffen. Deze categorieën zijn niet toegestaan voor cosmetica of welke andere toepassing dan ook. De hoogste categorie (3) is wel geschikt voor gebruik in cosmetica, maar wordt amper ingezet⁴ voor de productie van biobrandstof, omdat het overheidsbeleid de inzet daarvan niet stimuleert.

Vraag 3

Wat vindt u ervan dat voor een vlucht van Parijs naar New York het vet van 8800 dode varkens nodig is? Vindt u dit een wenselijke ontwikkeling? Zo ja, waarom?

Antwoord 3

De gesuggereerde causaliteit in de vraag is in de praktijk anders. Er is sprake van slachtafval dat geen andere bestemming heeft, en daarom kan het worden gebruikt om fossiele brandstof te vervangen. Dat gebruik is wel gelimiteerd, zoals toegelicht in het antwoord op vraag 2.

Vraag 4

Waarom stimuleert u met certificaten aan leveranciers het gebruik van dierlijk vet van varkens, koeien en kippen in biodiesel? Op welke manier voorkomt u dat hiermee indirect de vee-industrie in stand blijft?

Antwoord 4

Er is geen sprake van stimulering met certificaten. Binnen de Jaarverplichting hernieuwbare energie vervoer kunnen leveranciers van hernieuwbare energie credits ontvangen. Zij kunnen deze verkopen aan brandstofleveranciers met een verplichting om hernieuwbare energie te leveren, omdat zij fossiele brandstof leveren. In de antwoorden op de vragen 1 en 2 is aangegeven waarom dit er niet voor zorgt dat de vee-industrie in stand blijft.

Vraag 5

Deelt u de mening dat een lock-in effect, waarbij biodiesel-producenten afhankelijk worden van dierlijk vet en de productie van dierlijk vet daardoor nodig blijft, moet worden voorkomen? Hoe gaat u een dergelijk lock-in effect tegen?

Antwoord 5

Als er een lock-in effect zou zijn, moet deze inderdaad voorkomen worden. Dat is echter niet het geval, zoals uitgelegd in het antwoord op vraag 2.

Vraag 6

Op welke wijze voorkomt u dat, door het verstrekken van certificaten voor het gebruik van dierlijk vet in biodiesel, ook de vraag naar palmolie voor cosmetica en andere producten toeneemt, en daarmee de ontbossing, afname van de biodiversiteit en de uitstoot van broeikasgassen toeneemt?

Antwoord 6

Zie het antwoord op vraag 2.

⁴ Slechts 0,6% van de biobrandstoffen uit dierlijk vet werden in 2023 gemaakt uit dierlijk vet van de derde categorie (Bron: Nederlandse Emissieautoriteit).

Vraag 7

Deelt u de mening dat het zeer onwenselijk is dat het gebruik van meer biodiesel op basis van dierlijk vet op deze manier leidt tot méér ontbossing, biodiversiteitsverlies en klimaatopwarming? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 7

Dat zou inderdaad zeer onwenselijk zijn. Als gevolg van de mechanismen die bij het antwoord op vraag 2 zijn toegelicht, treedt dit effect echter niet op.

Vraag 8

Bent u bereid, gezien de bovenstaande schadelijke effecten, geen certificaten meer te verstrekken voor biodiesel op basis van dierlijk vet? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 8

De overheid verstrekt geen certificaten. Voor zover u hier doelt op de mogelijkheid om credits te genereren in voor de Jaarverplichting hernieuwbare energie vervoer is het antwoord: nee. Slachtafval dat niet elders gebruikt wordt, kan – gelimiteerd – gebruikt worden voor de productie van biobrandstoffen om zo minder fossiele brandstof te gebruiken.

Vraag 9

Wat is uw reactie op het bericht dat er te weinig controles zijn op de miljoenen vaten frituurvet die vanuit Azië naar Europa komen, waarbij waarschijnlijk flink wordt gefraudeerd door nieuwe palmolie te verkopen als gebruikt frituurvet, bijvoorbeeld in Maleisië, zoals geschetst in «Run op gebruikt frituurvet, fraude ligt op de loer»?⁵

Antwoord 9

Nederland staat voor een robuust systeem dat toeziet op de toeleveringsketen van biobrandstoffen. Onafhankelijke certificeringsorganisaties houden toezicht op de toeleveringsketen van biograndstoffen. Onafhankelijke audits zorgen voor een betrouwbaar systeem. Waar zorgen zijn over het toelaten van inspecteurs in landen in Azië, heeft mijn voorganger samen met andere lidstaten de Commissie opgeroepen om daartegen op te treden. Dat zal ik ook blijven doen.

Vraag 10

Hoe gaat u ervoor zorgen dat er geen frituurvet in Nederland wordt geïmporteerd dat afkomstig is van nieuwe palmolie, aangezien 72 procent van alle gebruikte frituurolie en daarop gebaseerde biobrandstoffen die vanuit Maleisië naar de Europese Unie (EU) worden geïmporteerd, binnenkomen via Nederland en dat Nederland daarmee Europa's grootste doorvoerhaven is van dat gebruikte frituurvet?

Antwoord 10

Onafhankelijke certificeringsinstanties controleren de actieve schakels in de leveringsketen. Op basis hiervan wordt de informatie over bijvoorbeeld de onderliggende grondstoffen doorgegeven in de keten. De Nederlandse regelgeving sluit biobrandstof geproduceerd uit palmolie uit van beloning met hernieuwbare brandstofeenheden (HBE's). Dit is in lijn met de afspraken die we maakten met de sector in het klimaatakkoord.

Vraag 11 en 12

Wat is uw reactie op SkyNRG, één van de grootste handelaren van «duurzame vliegtuigbrandstof» in Nederland, dat stelt dat er inderdaad zorgen zijn over de import uit Azië, maar dat het systeem van certificering op zich goed werkt?

Gaat u met SkyNRG in gesprek over hun verantwoordelijkheid om het frauderen met frituurvet tegen te gaan? Zo nee, waarom niet?

⁵ Trouw, 17 juni 2024, «Run op gebruikt frituurvet, fraude ligt op de loer» (<https://www.trouw.nl/duurzaamheid-economie/run-op-gebruikt-frituurvet-fraude-ligt-op-de-loer~b97d00ca/>)

Antwoord 11 en 12

Het is aan de Nederlandse Emissieautoriteit om toezicht te houden op duurzaamheidsregels bij de in Nederland actieve schakels in de biobrandstofketen.

Vraag 13

Deelt u de mening dat biodiesel, gemaakt van het vet van dode dieren of van frituurvet, geen duurzame en toekomstbestendige oplossing is voor de transport- en mobiliteitssector? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke alternatieven ziet u voor zich?

Antwoord 13

In wegverkeer is elektrificering de enige toekomstbestendige oplossing op de middellange termijn. Voor de lucht- en de scheepvaartsectoren is elektrificatie nog beperkt mogelijk. Daar zijn biobrandstoffen en e-fuels (op hernieuwbare waterstof gebaseerde brandstoffen) duurzame alternatieven om fossiele brandstoffen uit te faseren. Voor biobrandstoffen wordt gebruik gemaakt van afvalstoffen. Zou het zo zijn dat er minder slachtafval beschikbaar komt, omdat er minder vee gehouden wordt, dan zou er ook minder biobrandstof zijn op grond van slachtafval.

Vraag 14

Deelt u de mening dat minder spullen en mensen over de wereld slepen de meest effectieve manier is om het gebruik van brandstoffen terug te dringen? Zo ja, welk beleid maakt u hierop? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 14

Goederenvervoer en bevoorrading van de samenleving en economie van goederen is een randvoorwaarde voor welvaart en welzijn. Het beleid is daarbij gericht op het effectief en duurzaam vormgeven hiervan, niet het verminderen van het goederenvervoer zelf. Daarom stimuleren we de inzet op vrachtwagens en binnenvaartschepen die geen of minder (keten)emissies uitstoten. Bovendien zetten we – waar mogelijk – in op het verplaatsen van transporten naar duurzamere modaliteiten en het verhogen van beladingsgraden in het wegtransporten, het spoorgoederenvervoer en de binnenvaart. Zolang de vraag naar producten van overzee bestaat, zal inperking van het transport over zee naar Nederland niet leiden tot minder vervoer, maar tot een verplaatsing naar niet-Nederlandse havens. Nederland zet daarom in op voldoende ambitieuze internationale normering en beprijzing. Dat laatste geldt ook voor de luchtvaartsector.