

Hoofdpijnenverslag van de internetconsultatie

Richtlijn hernieuwbare energie (RED II), Besluit energie vervoer periode 2022-2030

(Internetconsultatie van 30 november 2020 tot en met 11 januari 2021)

Het Ministerie van IenW bereidt de omzetting voor van het mobiliteitsgedeelte van de herziene EU Richtlijn hernieuwbare energie (RED II). Hierbij worden ook afspraken uit het Klimaatakkoord en het Duurzaamheidskader Biograndstoffen uitgewerkt, zo draagt deze regelgeving bij aan de verduurzamen van de mobiliteitssector. De benodigde wetswijziging is in januari 2020 al ter consultatie gegaan. Nu, in deze consultatie, staat de wijziging van het Besluit energie vervoer voor de periode 2022-2030 centraal.

De EU heeft eind 2018 de herziene Richtlijn hernieuwbare energie (RED II) vastgesteld. Het mobiliteitsgedeelte van RED II bevat de verplichting om een minimale hoeveelheid hernieuwbare energiedragers in vervoer te realiseren. De exacte hoogte van de verplichting die Nederland nastreeft wordt in dit Besluit energie vervoer geregeld voor de kalenderjaren 2022-2030. In dit Besluit worden onder andere de kaders van het Klimaatakkoord en het Duurzaamheidskader Biograndstoffen verankerd voor het realiseren van de Klimaatdoelen voor voornamelijk wegvervoer en binnenvaart. De regeling gaat alle sectoren aan waar vloeibare en gasvormige brandstoffen worden geleverd. Bij de implementatie van de RED II wordt zoveel mogelijk aangesloten op het bestaande nationale instrumentarium.

Dit Besluit draagt bij aan het behalen van stijgende doelstellingen verduurzaming mobiliteit uit het Klimaatakkoord voor wegvervoer en binnenvaart. Het gaat in totaal om het met grote zekerheid realiseren van 65 PJ hernieuwbare energie gelijkstaand aan circa 4,9 Mton nationaal toerekenbare CO₂-reductie.

De belangrijkste aanpassingen in het Besluit energie vervoer voor de periode 2022-2030:

- De jaarverplichting klimt van 17,9% in 2022 naar 28,0% in 2030. Brandstofleveranciers binnenvaart komen alleen onder de reductieverplichting te vallen.
- Zowel de limiet op voedsel- en voedergewassen (conventioneel) als de limiet op bijlage IX deel B grondstoffen wordt vastgezet op het fysieke niveau van 2020¹.
- De subverplichting voor geavanceerde biobrandstoffen neemt toe van 1,2% in 2021 naar 7% in 2030.
- De inboekmogelijkheden voor hernieuwbare elektriciteit worden verbreed.
- Het gebruik van stimuleringsfactoren wordt voortgezet.
- De vrijwillige inboekmogelijkheden voor luchtvaart en zeevaart (de opt-in) stopt per 1 januari 2025.

De reacties

Er kon worden gereageerd op de ontwerp wijziging en de bijbehorende nota van toelichting. Er zijn in totaal 69 reacties ingediend, hiervan zijn er 48 openbaar. Indieners zijn:

- Energie- en oliebedrijven
- Binnenvaartbedrijven
- Havenbedrijven
- Brancheorganisaties, belangenverenigingen en platforms
- NGO's

¹ De exacte percentages worden vastgesteld op basis van de gegevens over 2020 die medio april 2021 bekend zijn bij de Nederlandse Emissieautoriteit; de percentages worden opgenomen in het Besluit dat aan de Kamer zal worden aangeboden.

1. Algemeen beeld van de reacties

De reacties zijn samen te vatten in onderstaande hoofdthema's:

1. Verplichting voor binnenvaart
2. Hernieuwbare elektriciteit: directe lijn en thuisladers
3. Hernieuwbare Waterstof: controleregime
4. HBE voor zeevaart en opvolgend beleid voor zeevaart na 2025
5. Introductie van de BKE
6. Reacties ten aanzien van de limieten op voedsel- en voedergewassen en bijlage IXB grondstoffen (gebruikt frituurvet)
7. Het stellen van extra eisen door Nederland bovenop de Europese richtlijn ten aanzien van duurzaamheid en massabalans.
8. Co-processing
9. Exploitatiesubsidie

Het verslag van de internetconsultatie op hoofdlijnen is aan de hand van deze onderwerpen en reacties opgesteld (zie onder). De onderwerpen zijn onderstaand voorzien van een reactie vanuit het Ministerie. Dit verslag op hoofdlijnen is ook opgenomen in de nota van toelichting van de ontwerpwijziging van het Besluit energie vervoer.

2. Hoofdlijnen van de inhoudelijke reacties

Hieronder volgen de meest toonaangevende reacties in hoofdlijnen. De reacties geven uitsluitend de mening van de indieners weer. De ingediende reacties zijn voorzien van een reactie vanuit het Ministerie.

1. Verplichting voor binnenvaart

Verschillende branchepartijen en bedrijven, met name bunkeraars, geven aan geen voorstander te zijn van een jaarverplichting voor leveranciers van brandstoffen aan binnenvaart. Zij stellen dat het instapmodel te groot is, omdat binnenvaart direct onder dezelfde (hoge) jaarverplichting start als voor wegvervoer geldt. Partijen vrezen een prijsstijging en daaropvolgend tanktoerisme in de buurlanden. Zij geven tevens aan dat België en Duitsland niet voornemens zijn, voor zover bekend, een verplichting voor binnenvaart op te nemen. Ook bestaan er zorgen over de kwaliteit van de brandstof.

Reactie van IenW:

Ingevolge de richtlijn brandstofkwaliteit, zijn leveranciers van brandstoffen aan binnenvaart verplicht om 6%-ketenreducties te behalen over hun tot verbruik uitgeslagen brandstoffen in 2020 ten opzichte van 2010. Ook na 2020 moeten brandstofleveranciers deze 6%-ketenreductie behouden. Nederland is door de Europese Commissie op gewezen dat het zijn beleid in overeenstemming dient te brengen met de richtlijn brandstofkwaliteit. Het feit dat deze verduurzamingsopgave voor alle brandstofleveranciers in de EU geldt, waarborgt een gelijk speelveld. Nederland heeft met de wijziging van de Wet milieubeheer bewerkstelligd dat brandstofleveranciers aan binnenvaart alsnog onder de reikwijdte van rapportage- en reductieverplichting vallen.

Deze reductieverplichting ligt lager dan de huidige jaarverplichting (2021). Daarnaast blijft de reductieverplichting gelijk. Dat terwijl de jaarverplichting wél de komende jaren verder stijgt. Gezien de ontwikkelingen sinds de behandeling van het wetsvoorstel en de door de Tweede Kamer aangenomen motie Bisschop/Alkaya, is besloten vooralsnog alleen de reductieverplichting in te voeren en niet de jaarverplichting. Het percentage zal voor de binnenvaart daarom de komende jaren niet stijgen. Desalniettemin wordt wel een significante stap gezet naar de 5 PJ ambitie uit het Klimaatakkoord. De verwachting is dat de reductieverplichting circa 3,5 PJ bijdraagt aan het

verduurzamen van vervoer. Omdat het gaat om een Europese verplichting is het gelijk speelveld gewaarborgd en zal bunkertoerisme naar verwachting niet optreden. Nader onderzoek van TNO en Panteia wijst erop dat bij stijging van de percentages volgens de jaarverplichting er wel een reële kans op bunkertoerisme is. Een stijging richting de 5 PJ uit het Klimaatakkoord zal dan ook Europees gezien worden, in samenloop met Fit for 55.

Enkele partijen geven aan zich zorgen te maken over de kwaliteit van de brandstoffen. Echter, alle brandstoffen die op de Europese markt gebracht worden dienen te voldoen aan de kwaliteitseisen uit de richtlijn brandstofkwaliteit. Hier wordt ook op toegezien. Naar aanleiding van zorgen van partijen over de technische aspecten van het bijmengen van biobrandstoffen in de binnenvaart heeft het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat een onderzoek laten uitvoeren door TNO en EICB. De algemene conclusie uit het rapport is dat er een aantal technische risico's zijn, maar dat ze acceptabel zijn.

Met de juiste (kosteneffectieve) maatregelen kunnen technische problemen voorkomen worden. De technische aspecten zijn bovendien niet rechtstreeks te relateren aan de invoering van een jaar- of reductieverplichting. Ook nu al worden biobrandstoffen bijgemengd (0,4 PJ in 2020) en de schipper dient dus rekening mee te houden dat hij biobrandstoffen geleverd krijgt. Zowel de jaarverplichting als de reductieverplichting schrijven daarnaast niet verplichte bijmenging in de sector voor. Het gaat om het bekostigen van de verduurzaming in vervoer. De brandstofleveranciers aan binnenvaart gaan daar middels de reductieverplichting een eerste bijdrage aan leveren, waarbij zij ook kunnen kiezen voor het leveren of opkopen van hernieuwbare energie in wegvervoer, luchtvaart en zeevaart (tot 1/1/2025) en elektrificatie.

De partijen die hadden gereageerd via de internetconsultatie zetten hun vraagtekens bij het onderzoek van TNO en EICB. Na de Tweede Kamerbehandeling van het wetsvoorstel hebben diverse gesprekken plaatsgevonden met deze partijen. Er is overlegd over de opzet van het door de Kamer gevraagde onderzoek en uiteindelijk is het Nederlands Normalisatie Instituut (NEN) met dit onderzoek aan de slag gegaan. Het onderzoek kon niet worden afgerond voor de Tweede Kamerbehandeling van dit besluit en overleg met de sector over de resultaten kon daarom ook nog niet plaatsvinden. Omdat implementatie van de richtlijn hernieuwbare energie voor het wegvervoer niet kan worden uitgesteld, is besloten vooralsnog af te zien van het voornemen om binnenvaart onder de jaarverplichting te brengen. Dit biedt tijd om het onderzoek in zorgvuldigheid af te ronden en eventuele resterende onderzoeksvragen in samenspraak met de sector te adresseren. Gezien de reductieverplichting Europees verplicht is, lager is en niet stijgt ten opzichte van de jaarverplichting en geen bijmenging vereist geeft deze keuze de binnenvaart de mogelijkheid om beheersbaar en veilig op te schalen. De lessen uit het TNO en EICB onderzoek en de conclusies van het NEN-onderzoek worden daarbij meegenomen.

2. Hernieuwbare elektriciteit: directe lijn en thuisladers

Met de directe lijn-maatregel wordt beoogd situaties waarbij een productie-installatie van hernieuwbare elektriciteit die direct gekoppeld is aan een laadstation of aan een elektrolyser 100% hernieuwbare elektriciteit levert, te belonen. Door verschillende partijen wordt aangegeven dat het erop lijkt dat de huidige definitie bovenstaande wens niet goed weergeeft. Ook zijn er verschillende partijen die vragen om thuisladers ook voor inboeking in aanmerking te laten komen. Het huidige besluit biedt zeer beperkt ruimte voor het inboeken van thuislaadstations. Door verschillende partijen wordt voorgesteld om met machtigingen te gaan werken zodat bedrijven namens huishoudens mogen gaan inboeken.

Reactie van IenW:

De definitie van de directe lijn is aangepast om beter aan te sluiten bij de praktijk.

Voor hernieuwbare elektriciteit zijn de inboekmogelijkheden verruimd die kleine ondernemingen ten goede komen. In de aangepaste regelgeving, wordt de eis van een exclusieve aansluiting losgelaten en ook komen leveringen van hernieuwbare elektriciteit aan de binnenvaart in aanmerking voor HBE's. Daarnaast is het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat,

overeenkomstig motie Grinwis² en het amendement Grinwis³, met de sector aan de slag gegaan om te onderzoeken of er een noodzaak is om kleine ondernemingen beter te faciliteren onder de inboekregels en welke mogelijkheden daarvoor zijn. Daartoe is een onderzoek uitgezet, waarbij breder gekeken wordt dan motie Grinwis beoogt. In het onderzoek wordt gekeken naar de noodzaak en mogelijkheden om ondernemingen die (nog) beperkte hoeveelheden hernieuwbare elektriciteit aan vervoer leveren beter te faciliteren. Niet alleen geaggregeerd inboeken wordt in kaart gebracht, maar ook andere mogelijkheden voor het beheersbaar maken van administratieve lasten voor het inboeken van hernieuwbare elektriciteit worden verkend.

Thuisladen maakt geen onderdeel uit van het onderzoek. Inboeken is ingevolge de wijzigingswet voorbehouden aan ondernemingen. Wel zal de wenselijkheid van het stimuleren van thuisladen onder de jaarverplichting met de sector verder verkend worden. Ook wordt gekeken in hoeverre bij thuisladen de opbrengst van in te boeken elektriciteit opweegt tegen de gemaakte (administratieve) kosten, ook die van de Nederlandse Emissieautoriteit (NEa).

Door het beperken van de scope van het onderzoek tot hetgeen wettelijk mogelijk is, zullen sneller resultaten beschikbaar zijn. Het voornemen is om deze resultaten, indien positief, handhaafbaar en uitvoerbaar, nog voor 2022 mee te nemen in de nog te wijzigen Regeling energie vervoer. Indien dit niet tijdig haalbaar blijkt dat zal de Regeling energie vervoer hier alsnog zo snel mogelijk op herzien worden. Daar waar voorstellen een wijziging van het Besluit energie vervoer vragen, zal worden bezien hoe ook deze op een zo snel mogelijk moment juridisch verankerd kunnen worden.

3. Hernieuwbare Waterstof: controleregime

Partijen die werken aan hernieuwbare waterstof in vervoer vragen meer toelichting rondom het voornemen van het ministerie om te werken met een controleregime in aanloop naar de Europese aanpak. Ook vragen partijen om bij verificatie te werken met vier stappen in de keten, in plaats van twee.

Reactie van IenW:

De Europese certificeringssystematiek voor hernieuwbare waterstof is naar verwachting pas binnen enkele jaren gereed. Hernieuwbare waterstof is binnen de richtlijn hernieuwbare energie namelijk een nieuwe energiedrager waarvoor verschillende aspecten, zoals de wijze van controle, nog georganiseerd dient te worden. Om in aanloop naar de Europese aanpak toch vast perspectief te bieden voor de vervoerssector, wordt de bestaande verificatiesystematiek voor vloeibare hernieuwbare brandstof gewijzigd en zal in de Regeling energie vervoer een vergroeningssystematiek met bijzondere garanties van oorsprong uitgewerkt worden. De nationale systematiek zal vervangen worden door een Europese certificeringssystematiek, indien voldoende internationaal vrijwillige systemen door de Europese Commissie erkend zijn en bewaakt wordt dat de in Nederland geleverde waterstof meetelt bij het behalen van het bindend nationaal streefcijfer van Nederland.

In de nieuwe benadering van hernieuwbare brandstof, is niet zinvol om het aantal schakels in de leveringsketen te beperken. Dit vereiste is bijgevolg geschrapt.

4. HBE Zeevaart en opvolgend beleid voor zeevaart na 2025

Versillende branchepartijen en bedrijven pleiten in de internetconsultatie voor de invoering van een HBE-zeevaart. Deze zou gelijk moeten werken aan een HBE die momenteel ingesteld is voor voedsel- en voedergewassen (conventioneel) en daarmee een limiet kennen op het aandeel in te zetten hernieuwbare energie in de zeevaart onder dit beleid. Daaraan gerelateerd vragen sommige partijen hoe het ministerie na 2025 de verduurzaming van zeevaart gaat inregelen gezien de voorgenomen einddatum van de vrijwillige inboekbevoegdheid van deze sector van 1 januari 2025.

Reactie van IenW:

² Kamerstukken II, 2020/21, 35626, nr. 23

³ Kamerstukken II, 2020/21, 35626, nr. 11

De HBE voor zeevaart betreft een discussie die momenteel op wetsniveau beslecht is bij de Kamerbehandeling van het wetsvoorstel. Daarin is besloten geen HBE voor zeevaart op te nemen. In de Nota naar aanleiding van het Verslag (Kamerstukken II, 2020/21, 35626, nr. 6) is het standpunt van het ministerie ten aanzien van de HBE- zeevaart uiteengezet. In het Kamerstuk is tevens het proces geschetst om te komen tot sectorspecifiek beleid voor zeevaart. Op basis van motie De Groot⁴ gaat de Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) in gesprek met de partijen die in zeevaart inboeken om dit meermaals per jaar te doen. Op deze manier kan een beter beeld gevormd worden van de ontwikkelingen gedurende het jaar.

5. Introductie van de BKE

Sommige branchepartijen en bedrijven zien het niet direct introduceren van de BKE als een gemiste kans. Zij pleiten dat dit instrument geschikt is om hogere CO₂-reductie na te streven en om bijvoorbeeld energiedragers als blauwe waterstof te stimuleren.

Reactie van IenW:

De beweegredenen om de BKE niet direct te introduceren is opgenomen in de Memorie van Toelichting bij de wijziging van de Wet milieubeheer, die door het Parlement is aangenomen. Ook Kamerbrief 32813-553 geeft context ten aanzien van de redenen waarom de BKE niet direct is geïntroduceerd, zoals het prioriteren van het robuuster maken van de systematiek (toezicht/transparantie) alvorens een dergelijke omvangrijke systeemwijziging door te voeren met dito financiële prikkel. Daarbij stuurt het huidige Nederlandse beleid al actief op hernieuwbare brandstoffen die gekenmerkt worden door hoge ketenreducties, met onder andere de inzet op afvalstoffen en residuen.

6. Reacties ten aanzien van de limieten op voedsel- en voedergewassen en IXb-grondstoffen (gebruikt frituurvet)

NGO's pleiten voor het uitsluiten (op 0% zetten) van de limiet op voedsel- en voedergewassen. Het uitsluiten van de inzet van deze gewassen zou aansluiten bij het SER-advies 'Biomassa in Balans'; ook biedt het inzetten op afvalstoffen en residuen een duurzamer alternatief. NGO's pleiten daarnaast voor het hanteren van de RED II limiet (3,4% incl. dubbeltelling) op gebruikt frituurvet. Deze grondstoffen zouden buitenproportioneel worden ingezet in Nederland, zeker met het oog op andere ambities, zoals in de luchtvaart. Daarbij wordt ook aangehaald dat de fraudezaken gerelateerd zijn aan bijlage IX B-grondstoffen. Het bedrijfsleven pleit juist voor een hogere limiet of zelfs geen limiet voor deze grondstoffen, omdat dit duurzame opties zijn en deze bijdragen aan het bieden van een zo groot mogelijke grondstofbasis om de stijgende verplichting te realiseren.

Reactie van IenW:

De overwegingen om de limiet op voedsel- en voedergewassen en bijlage IX B-grondstoffen, zoals gebruik frituurvet, vast te zetten op het niveau van 2020 zijn uiteengezet in de Memorie van Toelichting bij de wetswijziging. De limiet op voedsel- en voedergewassen is vastgesteld conform de afspraak hierover in het Klimaatakkoord.

Het Nederlandse voorstel voor de limiet voor bijlage IX B-grondstoffen sluit aan bij de strekking van de afspraak van het Klimaatakkoord.

Er zijn geen nieuwe inhoudelijke argumenten aan bod gekomen die tot een aanpassing leiden op deze beleidskeuzes. De ketenanalyse heeft daarnaast aangetoond dat niet de grondstof, maar juist de Europees gebaseerde systematiek van toezicht en transparantie debet zijn aan het ontstaan van de fraudezaken. Hieruit zijn maatregelen geïdentificeerd om de systematiek juist robuuster te maken om dergelijke praktijken in de toekomst te voorkomen.

⁴ Kamerstukken II, 2020/21, 35626, nr. 24

In lijn met de aangehouden motie De Hoop⁵ is onderzocht of een afbouw naar 0% in 2023 mogelijk is. Het onderzoek concludeert dat de zorgpunten voor gewassen door Europees en Nederlands beleid zijn geadresseerd of niet optreden op basis van wetenschappelijke data. Voor biobrandstoffen die in Nederland worden ingezet komen de grondstoffen alleen uit Europa en Noord-Amerika, waar ontbossing geen direct risico is. Ook merkt het rapport op dat de sector werkt op basis van het cascaderingsprincipe waardoor de stromen die vrijkomen bij voedselproductie maximaal worden benut: eiwitten uit mais/tarwe voor veevoer worden gescheiden voor suikers voor de ethanol. Correlaties tussen hogere voedselprijzen of voedseltekort en de vraag naar deze grondstoffen voor biobrandstof zijn vaak onderzocht, maar niet gevonden of nihil gebleken. Daarnaast zijn er volgens het onderzoek in 2023 geen alternatieven uit geavanceerde reststromen, elektrificatie, waterstof of dekgewassen. Ook in 2027 is het zeer de vraag of er alternatieven zijn. Gevolg zou zijn dat de jaarverplichting verlaagd moet worden, wat zorgt voor meer fossiele brandstoffen en minimaal 0,4 Mton minder nationaal toerekenbare CO₂-reductie per jaar. Gezien deze conclusies wordt de afspraak uit het Klimaatakkoord om de limiet gelijk te houden aan het niveau van 2020 voortgezet.

7. Het stellen van extra eisen door Nederland bovenop de Europese richtlijn ten aanzien van duurzaamheid en massabalans.

Door het bedrijfsleven wordt aangegeven dat de Nederlandse systematiek geen eigen (aanvullende) eisen mag stellen aan duurzaamheidscriteria. Hetzelfde geldt voor de uitleg over het hanteren van een massabalans. Ook vraagt het bedrijfsleven waar in de Wet milieubeheer de bevoegdheid van de Nederlandse Emissieautoriteit is vastgelegd om toezicht te houden. Toezicht zou niet moeten zorgen voor een toename van de controlelast.

Reactie van IenW:

In de Nota naar aanleiding van het Verslag (Kamerstukken II, 2020/21, 35626, nr. 6) is aangegeven dat lidstaten niet bevoegd zijn om eigen duurzaamheidscriteria te stellen in aanvulling op de duurzaamheidscriteria van de richtlijn hernieuwbare energie. Hetzelfde geldt voor de uitleg over het toepassen van een massabalans. Dit is ook zo aangegeven in de Kabinetsbrief met betrekking tot het duurzaamheidskader. De Nederlandse wet- en regelgeving en de uitvoering daarvan door de NEa is en blijft met de richtlijn hernieuwbare energie en haar uitleg door het Hof van Justitie in overeenstemming.

Met Kamerstuk 32813-553 is de Kamer een ketenanalyse biobrandstoffen aangeboden waaruit de noodzaak blijkt voor het nemen van stappen om de systematiek te versterken op het gebied van toezicht en transparantie. Met de noodzakelijke uitbreiding van publiek toezicht in deze regelgeving wordt uitvoering gegeven aan een van de geïdentificeerde maatregelen. Daarnaast is in de Nota naar aanleiding van het Verslag aangegeven dat het van belang is dat de bevoegdheid van de NEa niet verder reikt dan het toezicht op de naleving van vereisten waaraan de gecertificeerde schakel zich volgens het erkende duurzaamheidsstelsel behoort te houden; het toezicht is met andere woorden niet aanvullend op regels die reeds met de goede uitvoering van de gegeven bevoegdheid gepaard gaan. Dit is ook gestaafd door de reflectie van het Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid die naar aanleiding van de aangenomen motie⁶ is uitgevoerd op de Ketenanalyse duurzame biodiesel waarin maatregelen zijn geïdentificeerd om fraude te voorkomen. Op deze manier wordt een gelijk speelveld geborgd.

8. Co-processing

Er zijn verschillende vragen gekomen omtrent het mogelijk maken van co-processing oftewel co-raffinage in de systematiek, als een van de opties om de verplichting hernieuwbare energie te realiseren.

⁵ Zie noot 14

⁶ Kamerstukken II, 31305, nr. 301

Reactie van IenW:

Het Besluit energie vervoer verzet zich niet tegen het inboeken van biobrandstoffen, die tijdens het raffinageproces gebruikt worden. Van belang is wel dat co-raffinage als proces niet voor een inboeking in aanmerking komt, maar dat het bestanddeel biobrandstof van een geleverde brandstof ingeboekt mag worden. Gebruik van biobrandstof in schakels die onderdeel van de aanvoerketen zijn, komen met andere woorden voor een inboeking door de laatste schakel in de keten (dus die een hoeveelheid brandstof aan vervoer levert), voor zover deze inboeker kan aantonen dat zich in de geleverde brandstof een bestanddeel biobrandstof bevond.

9. Exploitatiesubsidie

Het doel van deze bepaling is om te voorkomen van over-subsidiëring op hernieuwbare energiedragers. Verschillende marktpartijen hebben aangegeven achter het principe te staan, maar stellen een andere bewoording voor.

Reactie van IenW:

De bewoording van de desbetreffende alinea in de nota van toelichting is gewijzigd (zie bijvoorbeeld de uitleg bij onderdeel L in de artikelsgewijze toelichting).