

21 501-33 Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 936 **VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT**
Vastgesteld 16 juni 2022

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat en de vaste commissie voor Europese Zaken hebben op 25 mei 2022 overleg gevoerd met mevrouw Heijnen, staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 13 mei 2022 inzake geannoteerde agenda Transportraad d.d. 2 juni 2022 te Luxemburg (Kamerstuk 21 501-33, nr. 928);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 1 december 2021 inzake antwoorden op vragen commissie over onder andere de geannoteerde agenda Transportraad 9 december 2021 te Brussel (Kamerstuk 21 501-33-884) (Kamerstuk 21 501-33, nr. 897);
- het EU-voorstel d.d. 15 december 2021: Actieplan maatregelen om het personenvervoer per spoor te stimuleren COM (2021)810;
- het EU-voorstel d.d. 15 december 2021: Mededeling uitbreiding TEN-T naar aangrenzende derde landen COM (2021)820;
- het EU-voorstel d.d. 15 december 2021: Verordening richtlijnen voor de uitbreiding van TEN-T COM (2021)812;
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 16 december 2021 inzake verslag van de Transportraad van 9 december 2021 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 901);
- de brief van de minister van Buitenlandse Zaken d.d. 11 februari 2022 inzake fiche: Mededeling EU-Kader voor Stedelijke Mobiliteit (Kamerstuk 22 112, nr. 3320);
- de brief van de minister van Buitenlandse Zaken d.d. 11 februari 2022 inzake fiche: Herziening Richtlijn intelligente transportsystemen (Kamerstuk 22 112, nr. 3322);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 februari 2022 inzake antwoorden op vragen commissie over de informele Transportraad d.d. 21-22 februari 2022 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 917);

- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 februari 2022 inzake impactanalyse FF55 maritieme sector (Kamerstuk 31 409, nr. 346);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 3 maart 2022 inzake antwoorden op vragen commissie over het EU-voorstel: Mededeling over het standpunt van de Raad met het oog op de vaststelling van een richtlijn betreffende het gebruik van gehuurde voertuigen zonder bestuurder voor het vervoer van goederen over de weg COM (2022) 14 (Kamerstuk 22 112, nr. 3305);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 8 maart 2022 inzake verslag informele bijeenkomst van EU-transportministers d.d. 21-22 februari 2022 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 919);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 16 maart 2022 inzake reactie op verzoek commissie om een tijdelijk van de verordeningen en richtlijnen uit het Fit for 55-pakket op lenW-gebied (Kamerstukken 21 501-08 en , 21 501-33 nr. 861);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 7 april 2022 inzake geannoteerde agenda ingelaste videoteleconferentie (VTC) van EU-transportministers d.d. 8 april 2022 (Kamerstukken 21 501-33 en 36 045, nr. 922);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 april 2022 inzake antwoorden op vragen commissie over het Fiche: Verordening trans-Europese transportnetwerken (TEN-T) en mededeling verlenging van TEN-T-netwerk naar naburige derde landen (Kamerstuk 22 112, nr. 3321) (Kamerstuk 22 112, nr. 3387);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 april 2022 inzake verslag videoteleconferentie (VTC) van EU-transportministers d.d. 8 april 2022 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 924).

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Tjeerd de Groot

De voorzitter van de vaste commissie voor Europese Zaken,
Bromet

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Rijkers

Voorzitter: Minhas

Griffier: Reinders

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Van Ginneken, De Hoop, Koerhuis, Kröger, Madlener, Minhas en Van der Molen,

en mevrouw Heijnen, staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 16.00 uur.

De voorzitter:

Een hele goedemiddag, allemaal. Welkom bij het commissiedebat van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat over de Transportraad. Ik heet alle kijkers van harte welkom, evenals de aanwezigen op de publieke tribune en onze gast van vanavond, staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, mevrouw Heijnen. Zij vervangt minister Harbers van Infrastructuur en Waterstaat, die helaas ziek is. Aanwezig vanuit de Kamer zijn de heer Koerhuis van de VVD-fractie en de heer De Hoop van de Partij van de Arbeid. Mevrouw Van Ginneken van D66 heeft aangegeven dat ze wat later komt.

De staatssecretaris heeft gevraagd of ze voorafgaand aan het debat een korte heads-up van de laatste ontwikkelingen kan geven. Ik stel voor dat we dat als eerste doen en daarna overgaan naar de inbreng van de zijde van de commissie. Ik geef het woord aan de staatssecretaris.

Staatssecretaris Heijnen:

Hartelijk dank, voorzitter. In de geannoteerde agenda heb ik de Kamer geïnformeerd over de laatste stand van zaken. Ik zou dus graag nog de laatste ontwikkelingen in Brussel met betrekking tot de onderhandelingen met u willen delen. Het eerste punt is de richtlijn betreffende de alternatieve tank- en laadinfrastructuur. Er lijkt zicht op het bereiken van een algemene oriëntatie via een gekwalificeerde meerderheid tijdens de komende Transportraad. De openstaande discussiepunten spitsen zich vooral toe op de afstandsdoelen voor zowel zwaar als licht vervoer. Een aantal lidstaten pleit voor meer

flexibiliteit, vooral voor gebieden waar weinig verkeer is. Nederland pleit voor een zo hoog mogelijk ambitieniveau. Wij benadrukken ook het belang van coherentie en de samenhang met andere voorstellen uit het "Fit for 55"-pakket.

Dan de Richtlijn intelligente transportsystemen. Over dat dossier was grotendeels eensgezindheid onder de lidstaten merkbaar. Wel vond er nog wat discussie over de transitieperiode plaats, maar naar verwachting zal daar overeenstemming over worden bereikt tijdens de Transportraad.

Dan FuelEU Maritime. Er is een gekwalificeerde meerderheid voor het huidige compromisvoorstel. Daarin is een aantal uitzonderingen opgenomen voor lidstaten die daarom hebben gevraagd. Nederland zet ook hierbij weer in op een zo hoog mogelijke ambitie en is in die context niet blij met dergelijke uitzonderingen, maar we zijn wel content met het feit dat die naar verwachting in tijd gelimiteerd zullen zijn. Daarmee lijkt het voorstel wel rijp voor besluitvorming tijdens de Transportraad.

Dan ReFuelEU Aviation. Een aantal openstaande punten behoeft nog nadere discussie tussen de lidstaten. Dat betreft met name de hoogte van de bijmengdoelstellingen en het al dan niet mogen stellen van hogere doelen op nationaal niveau, de definitie van duurzame luchtvaartbrandstof en de antitankeringsbepaling. Naar verwachting zal dat thema volgende week wederom besproken worden tijdens het Coreper ten behoeve van het bereiken van een akkoord op de Transportraad.

Dan CORSIA. In Coreper is een akkoord bereikt over de compromistekst voor een besluit inzake de notificatie van benodigde offsets in het kader van CORSIA. Daarmee stellen we het mandaat vast voor de onderhandelingen met het Europees Parlement. Het voorzitterschap zal naar verwachting tijdens de Raad een terugkoppeling geven van het bereikte resultaat.

Dat was nog even de laatste stand van zaken.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw de staatssecretaris. Inmiddels is ook de heer Van der Molen aangeschoven. Van harte welkom. De staatssecretaris heeft een korte heads-up van de laatste stand van zaken gegeven. We gaan over naar de inbreng in eerste termijn van de leden van de commissie. De leden hebben elk vier minuten spreektijd. Ik stel voor dat we drie interrupties toestaan.

Meneer Koerhuis, u heeft het woord.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Voorzitter. Nederland is een handelsland. De EU-landen om ons heen zorgen hierbij voor de meeste handel. Onze nummers een, twee en drie als handelspartner zijn Duitsland, België en Frankrijk. Onze transportsector zorgt hierbij voor de banen. Ik sta voor die banen. Het is goed dat we in de EU zitten, dat we kunnen handelen met de EU-landen om ons heen en dat we in de EU-Transportraad zitten. Maar de EU is ook in transitie. We gaan van fossiele brandstoffen naar elektriciteit, waterstof en bio- en synthetische brandstoffen. Voorop blijft staan dat we hebben afgesproken om het haalbaar en betaalbaar te doen, om het niet te verplichten maar te stimuleren, en dat het om de CO₂-besparing en niet om de techniek gaat.

Voorzitter. Dan elektrisch rijden. Tijdens het debat over duurzaam vervoer heb ik de staatssecretaris gevraagd in kaart te brengen hoe het tijdpad naar 1,7 miljoen laadpunten tot 2030 in Nederland eruit gaat zien. Maar hoe gaat dit tijdpad eruit zien voor de EU? Hoeveel elektrische auto's en vrachtauto's hebben we nu in de EU en hoeveel willen we er in 2030? Hoeveel laadpunten hebben we nu in de EU en hoeveel willen we er in 2030 hebben? Dat we als land vooroplopen in elektrisch rijden is goed voor onze economie. We hebben hierbij afgesproken om niet te verplichten, maar om te stimuleren. Vorige week hebben we echter gezien dat het Europees Parlement vanaf 2035 nieuwe elektrische auto's wil verplichten en nieuwe auto's met verbrandingsmotoren die op bio- en synthetische brandstoffen rijden, wil verbieden. Maar zijn er wel genoeg nieuwe elektrische auto's in 2035? En zijn nieuwe elektrische auto's dan wel net zo betaalbaar als nieuwe auto's die verbrandingsmotoren hebben? De autoverkopers willen graag helpen, maar ze willen wel graag weten waar ze aan toe zijn.

Naast elektrisch rijden lopen we als land ook in de lucht- en scheepvaart voorop. Onder de EU-klimaatregels gaan we bijmengverplichtingen opleggen aan onze transportsector, door fossiele brandstoffen met biobrandstoffen bij te mengen. Voor transport over de weg is dit logisch. En ook onze transportsector staat hier positief tegenover. Er is immers geen weglekeffect. Omdat wij als land biobrandstoffen maken, is dit zelfs goed voor onze economie. Voor onze lucht- en scheepvaart is dit echter een ander verhaal. Er ontstaat immers een weglekeffect als we wel bijmengverplichtingen opleggen aan Schiphol en de Rotterdamse haven maar niet aan lucht- en zeehavens aan de randen van de EU. Kan de staatssecretaris zich er in de Transportraad voor inzetten om lucht- en zeehavens aan de randen van de EU ook onder de EU-klimaatregels te laten vallen?

Ik heb de minister eerder gevraagd om te onderzoeken hoe we de concurrentiepositie van Schiphol kunnen behouden door een EU-CO₂-grensbelasting of een EU-invliegbelasting. Wat is hiervan de stand van zaken? Ik wil de staatssecretaris vragen hierbij te onderzoeken hoe we de concurrentiepositie van de Rotterdamse haven kunnen behouden, wederom door een EU-CO₂-grensbelasting of een EU-invaarbeasting. De geschatte kosten van laad- ofwel walstroominfrastructuur in de Rotterdamse haven bedragen circa 300 miljoen. Het blijkt dat het efficiënt is om voor grote schepen een walstroomaansluiting te bouwen, maar dat dit nog niet efficiënt is voor kleine schepen. Dit komt onder andere doordat de EU-landen nog niet verplicht zijn om walstroominfrastructuur te bouwen. Kan de staatssecretaris zich in de Transportraad ervoor inzetten EU-landen hiertoe te verplichten of om kleine schepen in Nederland uit te zonderen? De EU-CO₂-grensbelasting moet voorkomen dat er oneerlijke concurrentie ontstaat tussen EU-producenten die eronder vallen, en niet-EU-producenten. De Nederlandse scheepsbouwsector geeft hierbij aan dat schepen zo snel mogelijk onder de EU-CO₂-grensbelasting moeten vallen om oneerlijke concurrentie te voorkomen. Kan de staatssecretaris zich in de Transportraad hiervoor inzetten en kan de minister -- ik denk dat dat dan aan hem is -- de Kamer hierover voor het debat Maritiem informeren? Vanaf april hebben EU-landen stevige sancties tegen Rusland ingezet. De Nederlandse scheepsbouwsector geeft aan dat Russische schepen in onderhoud of nieuwbouw nu stilliggen. Hierdoor ontstaan grote financiële verliezen, die niet worden gedekt door de Nederlandse exportkredietverzekering, en staan er banen op de tocht. Grote kapitaalgoederen zoals schepen kunnen niet even aan een ander land worden verkocht. Ik wil van de staatssecretaris weten of er EU-afspraken zijn gemaakt om scheepsbouwers financieel te compenseren.

Dan hebben we de Lelylijn. Ik heb gelezen dat de staatssecretaris zich wél wil inzetten om de Lelylijn in de TEN-T onder te brengen maar ik heb nog niet gelezen of ze dat ook wil doen voor de lijn Zwolle-Twente-Münster. Graag een bevestiging dat de staatssecretaris dat ook wil doen.

Tot slot. We krijgen geen tweeminutendebat meer na dit commissiedebat. Dan had ik ook vreemd gevonden in verband met de planning van de Kamer voor vanavond. Maar we hebben volgende week nog wel een tweeminutendebat Duurzaam vervoer vóór de EU-Transportraad.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Koerhuis. Meneer De Hoop, aan u het woord.

De heer De Hoop (PvdA):

Dank, voorzitter. Ja, de Lelylijn. In het coalitieakkoord is een prachtige ambitie opgenomen om de Lelylijn te realiseren, maar er is nog een financieel gat van 2 miljard tot 7 miljard. Dat is nogal wat. Dat vraagt om een uiterste inspanning van de staatssecretaris om het geld de komende tijd wel bij elkaar te krijgen. Ik heb heus niet de illusie dat dit gat volledig opgevuld kan worden, maar met het geld van de EU en van lagere overheden kunnen we een heel eind komen. Het is wel belangrijk om de Europese fondsen die er zijn, maximaal te benutten. Daarover heb ik, specifiek met de ChristenUnie, dan ook een aantal vragen aan de staatssecretaris. Is zij bereid om op een rij te zetten welke mogelijkheden voor Europese fondsen er precies zijn en hoe die benut kunnen worden? Ziet de staatssecretaris de opname van de Lelylijn in het kernnetwerk van TEN-T -- collega Van der Molen heeft daar laatst een motie over ingediend -- als veruit de belangrijkste mogelijkheid voor Europese medefinanciering? Gaat de staatssecretaris een stevig pleidooi hiervoor houden tijdens de Transportraad op 2 juni? En hoe schat de staatssecretaris de kansen in dat daar gehoor aan wordt gegeven? Ook belangrijk: ik ben echt benieuwd naar hoe de gesprekken met Duitsland nu verlopen. Ik heb daar als Kamerlid geen helder beeld bij, terwijl we ze wel nodig hebben voor het realiseren van de Lelylijn.

Dan de alternatieve brandstoffen. Fit for 55 leunt voor een groot deel op het gebruik van biobrandstoffen, voor zowel luchtvaart en scheepvaart als wegtransport. Dat brengt risico's met zich mee, want biograndstoffen zijn beperkt beschikbaar. Er is geen oneindige voorraad gebruikt frituurvet. Ze doen voor een deel ook een beroep op voedsel- en voedergewassen. Wat de Partij van de Arbeid betreft is het dus belangrijk dat landen zich aan een verdeelsleutel houden op basis van beschikbaarheid. De Nederlandse lobby om binnen ReFuelEU Aviation -- dat is een moeilijk woord -- de mogelijkheid te introduceren van invoering van een hogere nationale verplichting, past daar wat ons betreft niet bij. Is het kabinet bereid om af te zien van deze lobby wegens het risico op een wedloop naar schaarse grondstoffen tussen lidstaten?

Voorzitter. Door de oorlog in Oekraïne dreigen er voedseltekorten op te treden. De VN verwachten over een jaar tot 15 miljoen extra slachtoffers in met name het Midden-Oosten en Noord-Afrika. Ik ben daarom blij dat Nederland het Commissievoorstel steunt

om het gebruik van voedsel- en voedergewassen uit te sluiten voor de productie van duurzame brandstoffen. Is de staatssecretaris bereid om het belang hiervan te benadrukken tijdens de onderhandelingen en hier een belangrijk punt van te maken? Dank.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer De Hoop. Dat was keurig binnen de tijd. De volgende spreker van de zijde van de commissie is de heer Van der Molen. Aan u het woord.

De heer Van der Molen (CDA):

Voorzitter, dank u wel. Ik heb vorige week uitgebreid gesproken met Wim van de Camp. Hij was vorig jaar de Nederlandse ambassadeur voor het Europees Jaar van de Spoorwegen. In die hoedanigheid heeft hij gefungeerd als boegbeeld van de Nederlandse spoorsector tijdens de Europese activiteiten omtrent het Europees Jaar van het Spoor. Daarnaast heeft hij een bondig eindverslag opgeleverd, waarin de knelpunten voor het ontwikkelen van internationaal spoor zijn geadresseerd, zowel voor personenvervoer als voor goederenvervoer.

Zijn conclusie is helder. Er is heel veel overleg en veel eensgezindheid, maar er zijn nog relatief weinig daden. Ik denk dat we dat beeld hier in de commissie wel kunnen herkennen, want hoelang spreken we in de Kamer bijvoorbeeld al niet over een fatsoenlijke treinverbinding met Aken? Iedereen wil het, maar toch komt het er nog niet van. Maar ik denk ook aan de Wunderline, de treinverbinding tussen Noord-Nederland en Noordwest-Duitsland, of aan de koppeling van de Betuweroute aan het Duitse spoorwegnet, wat onevenredig lang duurt. Daarnaast wil volgens mij iedereen in deze Kamer dat vluchten onder de 500 tot 750 kilometer reisafstand op den duur deels worden vervangen door bijvoorbeeld hogesnelheidslijnen. Zo valt veel milieuwinst te behalen, terwijl de reistijd vergelijkbaar kan zijn. Een van de grootste belemmeringen is volgens de heer Van de Camp dat landen nog een te nationale visie hebben op internationaal spoor. Wat het CDA betreft maken we zo spoedig mogelijk afspraken met buurlanden die moeten leiden tot het doortrekken van de Duitse en Belgische hogesnelheidslijnen naar Hengelo, Eindhoven, Venlo, Maastricht en Groningen. Voorzitter. Tijdens het notaoverleg over het MIRT heb ik de staatssecretaris gevraagd met een pakket aan afspraken of intenties te komen waaruit duidelijk blijkt op welke verbindingen we samen met Duitsland en België de komende jaren meters kunnen

maken. Destijds gaf de staatssecretaris aan dit op korte termijn met haar collega's over de grens te zullen bespreken. Hebben deze gesprekken inmiddels plaatsgevonden? Zo ja, heeft dat wat opgeleverd? Zo nee, wanneer gaan deze gesprekken dan plaatsvinden? Graag een reactie.

De **voorzitter**:

De heer Madlener heeft een vraag aan u.

De heer **Madlener** (PVV):

We horen natuurlijk heel vaak de roep vanuit de politiek om meer treinen, meer internationale treinen. Mensen willen dan lekker kunnen shoppen in Duitsland. Er wordt nooit gevraagd: moet dat ook rendabel zijn? Of vindt het CDA dat dat met belastinggeld moet worden betaald?

De heer **Van der Molen** (CDA):

Beide. Er zal heel vaak belastinggeld gaan naar het aanleggen van een stukje spoor. Aan de andere kant vind ik dat we dat moeten doen op het moment dat we verwachten dat daar rendabel geëxploiteerd kan worden. Ik vind het verbazingwekkend dat we heel vaak vanuit een soort Haagse blik naar dat soort treinverbindingen kijken, waarbij er wordt gezegd: het moet wel wat opleveren. In die gebieden van Nederland waar ze een enorme economische verbinding hebben met Duitsland of België, vinden ze het juist heel vreemd dat die verbinding er nog niet is. Dat is niet zozeer om in Duitsland te gaan shoppen, maar omdat heel veel Nederlanders bijvoorbeeld aan de overkant van de grens in Duitsland werken en heel graag de trein zouden willen nemen of omdat er fantastische verbindingen zouden kunnen plaatsvinden tussen de universiteiten in Eindhoven en Aken, die nu niet plaatsvinden omdat je er gewoon niet zo makkelijk komt. Dus volgens mij is het juist voor de regionale economische ontwikkeling een hele goede zaak als we dit soort no-regret korte verbindingen weten te realiseren.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Een korte vervolgvraag van meneer Madlener.

De heer **Madlener** (PVV):

Dat is natuurlijk nog maar de vraag. Een echt antwoord krijg ik niet. Je kunt ook een bus laten rijden als er zoveel vraag is naar die verbinding. Als je mensen op een plek in Nederland vraagt of zij een trein naar Aken willen, dan zeggen ze: ja, waarom niet. Maar als je dan vraagt of ze ook een rendabel treinkaartje willen betalen, dan is het ineens: nee, dan neem ik wel een taxi; dat is een stuk goedkoper. Ik vind het dus een beetje goedkoop om altijd maar die trein ... Het klinkt allemaal leuk, maar als puntje bij paaltje komt, is de belastingbetaler de klos. Ik vind dat de betaalbaarheid voorop moet staan. We moeten niet alles bij de belastingbetaler op het bordje willen leggen.

De **voorzitter**:

Ondanks het feit dat het geen echte vraag was, kan ik mij niet voorstellen dat de heer Van der Molen er geen behoefte aan heeft om erop te reageren. Na een heel korte reactie kan hij zijn betoog vervolgen.

De heer **Van der Molen** (CDA):

Ik denk dat de kritiek van de heer Madlener ook komt doordat ik het begrip "trein" gebruik. Ik kan ook positieve dingen zeggen over de bus. Vandaag was er het nieuwsbericht dat een voorziene tramverbinding tussen Vlaanderen en Maastricht, waar overigens al veel discussie over was, niet doorgaat. Vlaanderen zegt: nou, dan kunnen we het misschien oplossen met een hele snelle busverbinding. Ik ben niet tegen een hele snelle busverbinding. Daar gaat het mij niet om. Het gaat mij erom dat we ook op het openbaarvervoerdeel kunnen regelen dat mensen in de grensregio makkelijk de grens over kunnen. Ik denk dat we daar met z'n allen economisch wat aan hebben. De vraag is dan wel: stap je uiteindelijk in die trein? Als ik voor mijzelf spreek, is de kans vrij klein dat ik die trein neem. Ik ben veel meer bezig met een andere treinverbinding, namelijk die naar het noorden van het land. Ik weet dat heel veel mensen erom zitten te springen dat Den Haag eindelijk dit soort verbindingen serieus neemt. Volgens mij deelt de staatssecretaris die ambitie met mij. Kunnen we meters maken als wij in Brussel aan tafel zitten?

De **voorzitter**:

Vervolgt u uw betoog.

De heer **Van der Molen** (CDA):

Voorzitter. Ik heb ook een heel goed gesprek gevoerd met de leden van de Stichting Initiatiefgroep Lelylijn. Hierin hebben de initiatiefnemers van het eerste uur zich verenigd. Ze zijn net als ik erg blij met de voortgang die op dit dossier wordt geboekt, maar willen de vaart er wel in houden. We hebben als commissie de Lelylijn uitgebreid besproken tijdens het notaoverleg MIRT begin april. Er is een tweetal moties aangenomen die de regering oproepen de Lelylijn toe te voegen aan de lijst met projectvoorstellen die voor medefinanciering vanuit de Europese Unie in aanmerking komen. Het belang van de lijn is onmiskenbaar groot, niet alleen nationaal maar ook internationaal.

Uit een quickscan van de noordelijke overheden is gebleken dat de Lelylijn uren reiswinst kan opleveren tussen Amsterdam, Hamburg en Kopenhagen. De reistijd zou kunnen worden verkort van elfenhalf naar zeven uur, sneller dan dat je die afstand met de auto kunt afleggen. Het kabinet verwacht dat er tijdens de Transportraad een beleidsdialoog plaatsvindt over het trans-Europese transportnetwerk (TEN-T). De desbetreffende verordening is van eminent belang voor de levensvatbaarheid van de Lelylijn. Wat is de stand van zaken? Wat wordt de inzet van Nederland? In de brief wordt er niks over gezegd. Moet ik mij zorgen maken of kan de staatssecretaris mij geruststellen? Wordt dit hét moment om de Lelylijn in het TEN-T-netwerk te laten opnemen?

Verder staat in de brief: naar alle waarschijnlijkheid zal er geen besluitvorming plaatsvinden omtrent dit voorstel en zal het om een beleidsdialoog gaan. Hoe zeker is dit? Komen we niet voor verrassingen te staan? Is de staatssecretaris op de hoogte van de plannen voor de bouw van een treintunnel tussen Duitsland en Denemarken, de zogenaamde Fehmarnbelt-verbinding. Is dit niet nóg een reden om de verbinding Amsterdam-Groningen-Hamburg op een Europees lijstje te krijgen? Graag een reactie. Voorzitter, tot slot de laadinfrastructuur. Nederland is altijd koploper geweest op het vlak van elektrisch vervoer. Tegelijkertijd zien we nu Europese ontwikkelingen op het gebied van laadinfrastructuur waardoor zowel het gelijk speelveld als de algehele uitrol van laadinfrastructuur in gevaar zou kunnen komen. De Europese Raad is voornemens om andere standaardprotocollen in te stellen binnen de Alternative Fuels Infrastructure Regulation. Hierdoor worden de open standaarden en protocollen waar we nu met veel succes gebruik van maken vervangen door een protocol waarbij de energiebedrijven meer grip krijgen op het systeem. Dit systeem zou bovendien worden ontwikkeld in China. Het CDA is daar geen voorstander van. Hoe kijkt de staatssecretaris hiernaar en

is zij bereid zich tijdens de Transportraad uit te spreken voor de open standaarden OCPP en OCPI binnen de Alternative Fuels Infrastructure Regulation?

Voorzitter, tot zover.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Van der Molen. Mevrouw Van Ginneken, het woord is aan u.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Dank, voorzitter. Excuses dat ik wat later was. Er was nog een ander debat dat mijn aandacht vroeg, maar nu ben ik hier, met volle aandacht.

Voorzitter. Met het "Fit for 55"-pakket staan we aan de vooravond van een grootschalige en duurzame verbouwing van Europa. De infrastructuur is daar natuurlijk een onderdeel van en die infrastructuur bouwen we voor 100 jaar. Maar het lijkt alsof we onze huidige infrastructuur bouwen alsof we naar een fossiele toekomst gaan. Dat werd vorige week duidelijk in een artikel in Trouw naar aanleiding van een onderzoek van Investico. Dat vind ik een beetje gek, want we gaan naar een niet-fossiele toekomst toe, dus wat is er nou precies aan de hand? Kan de staatssecretaris toezeggen dat zij de MIRT-projectenportfolio nog eens goed zal doorlopen en dat ze die zal toetsen aan de meest recente klimaatscenario's van het CPB? En kan ze toezeggen dat ze met scenario's in beeld zal brengen welke grondstoffen en goederen wij verwachten te vervoeren in 2040 en 2050?

Voorzitter. Dan op het gebied van het internationaal spoor. Ik had mijn ...

De **voorzitter**:

Aangezien u nu zelf al bent gestopt ... De heer Koerhuis heeft een vraag aan u.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik heb dat artikel in Trouw ook gevolgd. Dat ging specifiek over de Amsterdamse haven, maar hetzelfde geldt voor de Rotterdamse haven. Ik sta voor de banen in de haven. Een groot deel van die banen is nu nog afhankelijk van het raffineren van fossiele brandstoffen, maar we hebben in de toekomst ook duurzame brandstoffen nodig. We moeten dus duurzame brandstoffen gaan raffineren. Even ter bevestiging: het is toch niet zo dat we die havens niet of minder nodig gaan hebben? Volgens mij hebben we die havens dan nog even hard nodig, niet voor het maken van fossiele brandstoffen maar

voor het maken van duurzame brandstoffen. Denken de VVD en D66 hetzelfde over het behouden van die banen voor Nederland?

De **voorzitter**:

Dat is even een checkvraag van de heer Koerhuis.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Misschien kan ik de heer Koerhuis geruststellen. Mijn opmerking richtte zich niet specifiek op de havens, maar op alle verbindingen tussen de havens en andere plekken in het land, bijvoorbeeld de weg of het spoor. Voor de vraag van welke plek iets vandaan komt en waar het naartoe moet, maakt het natuurlijk wel uit of je kolen of waterstof vervoert. De keuzes waar capaciteit nodig is om goederen te kunnen vervoeren, zijn erg afhankelijk van het soort goederen. Dit artikel geeft aan dat we ons heel erg richten op fossiele goederen, de fossiele bulk die we nu vooral vervoeren, terwijl we echt naar een andere toekomst gaan. Het beeld welke verbindingen wel of niet nodig zijn, kan dus heel erg veranderen. De discussie over de Noordtak komt op die manier ook in een heel ander daglicht te staan wat mij betreft.

De **voorzitter**:

Meneer Koerhuis heeft een vervolgvraag.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Wat betreft de schepen die van zee komen, ben ik gerustgesteld. Dat zeg ik nog even ter bevestiging. Ik ben het ermee eens dat we de goederen in dit land niet allemaal via de weg of het spoor moeten vervoeren. Dat hebben we ook al ingezet. Dat moet zo veel mogelijk over het water en door buizen. Als dat de inzet is, dan hebben we elkaar gevonden en ben ik helemaal gerustgesteld.

De **voorzitter**:

Fijn.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Daar wil ik nog wel even op reageren. In aanvulling op wat ik net zei: ik denk ook dat het belangrijk is om je te realiseren dat we energie decentraal gaan opwekken. Dat is ook

een hele beweging. Dat verandert het hele perspectief. Het is ook mijn inzet om alle mooie banen in de Rotterdamse haven te behouden, dus daarin vinden wij elkaar. Maar het vraagstuk welke energie we waar nodig hebben en op basis van welke grondstoffen we die energie creëren, heeft wel impact op dat hele grote en brede vraagstuk. Daar vroeg ik aandacht voor.

De voorzitter:

Meneer Madlener heeft ook nog een vraag aan u.

De heer Madlener (PVV):

Ik snap helemaal niks van wat mevrouw Van Ginneken zegt. We hebben een tekort aan infrastructuur in Nederland. In het MIRT staan allemaal plannen die nog niet uitgevoerd zijn en die vertraging oplopen door alle stikstofmaatregelen van dit kabinet. We hebben doorrekeningen gezien van de toekomstige behoefte aan infrastructuur. Die gaan ervan uit dat het MIRT helemaal is uitgevoerd! Alle projecten die mevrouw Van Ginneken nu misschien overbodig noemt, moeten allemaal uitgevoerd worden en dan nog hebben we een tekort. Dus waar heeft mevrouw Van Ginneken het in hemelsnaam over? Wat bedoelt ze met "overbodige plannen"? Ik snap er helemaal niets van. We hebben toch een tekort? Ik heb nota bene net nog in de file gestaan! De bevolkingsgroei gaat mede dankzij de partij van mevrouw Van Ginneken maar door.

De voorzitter:

Uw vraag is helder. Uw vraag is helder.

De heer Madlener (PVV):

Het gaat maar door. Straks zitten we hier met 18 miljoen of 19 miljoen mensen die allemaal spulletjes uit China willen hebben.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

De heer Madlener neemt het woord "overbodig" in de mond. Ik kan hem in ieder geval geruststellen. De heer Madlener spreekt zijn zorgen uit over het belastinggeld en over hoe wij dat investeren in infrastructuur. Mijn oproep aan de staatssecretaris is om eens goed te kijken waar dat belastinggeld het best tot zijn recht komt. Daarbij moet hij dan niet kijken naar waar we bepaalde fossiele stoffen nodig hebben, maar juist naar waar

we onze spullen voor de niet-fossiele economie moeten hebben. Misschien investeer je dan bijvoorbeeld niet in de Noordtak, maar ga je wel in overleg met Duitsland om te kijken of je voorbij Venlo nog even een dubbelspoor kunt aanleggen, zodat daar de capaciteit enorm toeneemt. Dat soort vraagstukken komen door de verandering van een fossiele toekomst naar een niet-fossiele toekomst in een heel ander daglicht te staan. Dat is dus mijn oproep. Na de inventarisatie van de staatssecretaris -- in elk geval als ze me die wil toezeggen -- kunnen we met elkaar concluderen of bepaalde dingen overbodig zijn of niet. Maar zo ver ben ik nog lang niet. Ik hoop dat dat de heer Madlener wat geruststelt.

De **voorzitter**:

Meneer Madlener, dit wordt uw laatste interruptie.

De heer **Madlener** (PVV):

Gezien het feit dat mevrouw Van Ginneken van D66 is, stelt het me niet gerust. De inhoud van haar vraag stelt me wel gerust. Want als we gaan kijken naar wat rendabel is, zie je dat wegaanleg over het algemeen rendabel is, maar het spoor niet. Als mevrouw Van Ginneken dus meent wat ze zegt, gaan we inderdaad geld weghalen bij het spoor en daar wegen voor aanleggen, want die zijn wél rendabel. Maar ik denk niet dat mevrouw Van Ginneken dat bedoelt. Het blijft me dus nog steeds een raadsel wat ze dan wel bedoelt.

De **voorzitter**:

We gaan het vragen. Mevrouw Van Ginneken.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik weet niet of ik de heer Madlener helemaal kan geruststellen, want mijn indruk is dat hij vooral gerustgesteld wordt door zijn eigen vraag. Zo hoorde ik het hem net zeggen. Ik denk dat het belangrijk is om niet alleen te kijken naar het doelmatig besteden van geld. Het gaat hier over brede welvaart. Het gaat hier ook over overlast en over het feit dat spoor de meest duurzame vervoersmodaliteit is. Het gaat er ook over dat het veiliger is om gevaarlijke stoffen over het spoor te vervoeren dan over de weg. Het palet aan aspecten dat je afweegt bij zo'n keuze is dus heel breed. Ik vraag aan de

staatssecretaris alleen om de verandering van een fossiele toekomst naar een niet-fossiele toekomst in beeld te brengen, want dat beeld verandert.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik heb het onderzoek van Investico ook met interesse gelezen, vooral omdat het eigenlijk ging over vragen over de WLO-scenario's die wij in de Kamer keer op keer op keer hebben gesteld, bij elk MIRT-debat. Dan gaat het er eigenlijk over dat onze besluiten over infrastructuur gemaakt worden op basis van WLO-scenario's uit 2016 die op geen enkele manier in lijn zijn met het klimaatakkoord van Parijs. Ik hoor D66 vragen: kan het dan op basis van de nieuwste CPB-modellen? Het probleem is dat er eigenlijk nog geen model ligt conform de 1,5 graaddoelstelling. Moet dat niet de vraag zijn? Dat was de vraag die ik aan de staatssecretaris wilde stellen. Moet er niet zo snel mogelijk een model op basis van 1,5 graad komen, zodat dat de toetssteen is voor de grote besluiten die wij nemen qua infrastructuur?

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik vind dit een hele sympathieke aanvulling van collega Kröger. Ik kan me goed voorstellen dat de staatssecretaris in de beantwoording van mijn vraag ook het antwoord kan meenemen op de vraag die mevrouw Kröger nog gaat stellen, zo begrijp ik. Dat lijkt me prima te combineren.

De **voorzitter**:

Mooi. Vervolgt u uw betoog? Of, nee, excuus, meneer Koerhuis stak nog even zijn vinger op.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Nou viel toch weer het woord "spoor" bij mevrouw Van Ginneken. Ik heb juist begrepen dat buisleidingen het meest efficiënt zijn, zeker als het gaat om het transport van waterstof en groen gas. Het ging, neem ik aan, over de spoorverbinding Venlo-Duisburg of Venlo-Roergebied. Het lijkt mij efficiënter dat we een buisleiding gaan aanleggen voor het vervoer van goederen van de Rotterdamse haven naar het Roergebied. Daar heb ik in het vorige debat toe opgeroepen. Ik denk ook dat dat het meest duurzaam is. Volgens mij kan ik daarmee wat zorgen wegnemen van D66 en, omdat het geen spoor is, ook wat zorgen bij de heer Madlener.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik ben verheugd te horen dat de heer Koerhuis de oplossing van de puzzel die ik adresseer, kennelijk al weet en ook al weet waar het beste buizen of treinen kunnen lopen. Dat hoor ik hem zeggen. Ik zal dat vooralsnog maar even van hem aannemen. Mijn vraag is vooral om juist opnieuw een brede, integrale afweging te maken. Dat is mijn vraag aan de staatssecretaris. Misschien komt de staatssecretaris tot dezelfde conclusie als de heer Koerhuis. Dat wacht ik graag even af.

De **voorzitter**:

Ik wil de leden er nog even op attenderen dat dit het commissiedebat Transportraad is. Ik heb zojuist een debat gehoord dat meer thuishoort bij het commissiedebat Spoor, spoorveiligheid, ERTMS. Als het goed is, is dat op 9 juni. Ik kan me herinneren dat buisleidingen en dergelijke bij EZK thuishoren. Laten we het dus beperken tot het commissiedebat Transportraad. Mevrouw Van Ginneken, u vervolgt uw betoog.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Dank, voorzitter. Ik wilde voor de reeks interrupties al inzoomen op het onderwerp internationaal spoor. Ik heb de heer Van der Molen daar veel vragen over horen stellen en ik dacht: onze voorbereiding op dat deel van het onderwerp hadden we misschien samen kunnen doen. Het succes van de internationale trein is belangrijk voor het halen van onze klimaatdoelen. Ik heb daarover nog twee specifieke vragen aan de staatssecretaris. De duidelijke opdracht van de Kamer aan de staatssecretaris was om de Lelylijn in het TEN-T-netwerk te krijgen. Kan de staatssecretaris ervoor zorgen dat deze opdracht onderdeel wordt van de inzet voor de komende Transportraad? Kan de staatssecretaris toezeggen dat ook te doen voor het ontbrekende stuk spoor tussen Enschede en Münster? Als gevolg van een eerdere motie, moet de staatssecretaris op zoek naar verdere financiering daarvoor.

Voorzitter, dan ga ik naar het wegtransport. D66 wil met tempo naar een duurzaam wegtransport, bij voorkeur elektrisch, met biobrandstoffen als overbrugging. Een dreigend verbod op Russische olie met stevige gevolgen voor de sector onderstreept de noodzaak om vaart te blijven maken met verduurzaming. Vorige week werd bekend dat de AanZET-subsidie binnen enkele uren was overtekend. Het signaal vanuit de sector lijkt me duidelijk: wij gaan voor emissieloos. Welke mogelijkheden, bijvoorbeeld met

Europese fondsen, zien de bewindspersonen om de sector daar nog sneller mee op weg te helpen? Kan de staatssecretaris het wetstraject van de vrachtwagenheffing versnellen, zodat daarna uitvoering kan worden gegeven aan mijn motie om te onderzoeken of voorfinanciering van de terugsluis mogelijk is? Wat betekent de Nederlandse wens voor een hogere bijmengverplichting voor de luchtvaart -- die is ook al eerder geadresseerd in dit debat -- voor de beschikbaarheid van die grondstoffen, zoals frituur- en afvalvetten, voor andere sectoren? Welke impact heeft dat op de doelen uit het Klimaatakkoord voor het wegtransport? Is een maximum van deze grondstoffen per modaliteit hiervoor een oplossing? Daaraan gerelateerd: in de compromisteksten voor de bijmengverplichting lijkt ruimte te worden gelaten voor bijmenging met minder duurzame grondstoffen. Kan de staatssecretaris toezeggen uitsluitend vast te houden aan de grondstoffenbasis zoals vastgelegd in de RED-richtlijn?

Voorzitter. Mijn laatste blok gaat erover dat ons verkeer efficiënter en veiliger kan. D66 is groot voorstander van het gebruik van innovatieve oplossingen daarvoor. We juichen daarom de ontwikkelingen rond de richtlijn Intelligent Transport Systems (ITS) toe. Deze oplossingen maken gebruik van data. Uit het debat over de vrachtwagenheffing weten de collega's inmiddels dat data en mobiliteit mijn speciale aandacht hebben. Hoe kan het ITS-voorstel volgens de staatssecretaris bijdragen aan het versneld uitrollen van ISA, het automatische snelheidssysteem in auto's? Wat wordt in de teksten bedoeld met de bevoegdheid van de Europese Commissie, namelijk dat die in noodsituaties kan handelen? Waar gaat het hier precies over? Hoe wil Nederland die bevoegdheid afkaderen? Kan worden toegezegd dat de Kamer wordt geïnformeerd over de stand van zaken voor Mobility as a Service, de ambities van het kabinet op dat punt en de rol die dit ITS-voorstel daarbij kan spelen? Het woord "MaaS", Mobility as a Service, kwam namelijk niet voor in de IenW-beleidsbrief die recentelijk is verzonden.

Voorzitter. Ik rond af. Ik reken op de aanhoudende ambitie van de bewindspersonen om in Brussel het maximale voor het klimaat binnen te slepen en ik kijk uit naar de beantwoording.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De heer De Hoop heeft nog een vraag.

De heer **De Hoop** (PvdA):

Het is goed om weer de zorgen van D66 te horen over die bijmengverplichting. Ik heb nog even een expliciete vraag daarover. Is D66, mevrouw Van Ginneken, het met de Partij van de Arbeid eens dat de mogelijkheid tot het introduceren van een invoering van een hogere nationale verplichting echt niet wenselijk is, ook met het oog op het feit dat het aantal gewassen beperkt is door de oorlog in Oekraïne?

De voorzitter:

Dank. Een concrete vraag. Mevrouw Van Ginneken.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Mijn zorg is vooral dat we het goed met elkaar moeten verdelen. Als ik het me goed herinner, heeft de heer De Hoop daar ook de nodige aandacht voor gevraagd. Ik weet niet hoe de puzzel er uiteindelijk uit komt te zien. Ik ben vooral geïnteresseerd in de vraag of we die bijmengverplichting zo regelen dat we daarvoor geen onnodige grondstoffen of grondstoffen die we op een andere, duurzamere manier kunnen gebruiken, gaan inzetten alleen maar om een hoger bijmengverplichtingsdoel te halen. Dat zou ik zonde vinden. Daarnaast vind ik het belangrijk dat we het bijmengen vooral doen bij modaliteiten waar er op korte termijn echt geen alternatieven zijn en dat we bij de andere modaliteiten maximaal inzetten op elektrificatie, bijvoorbeeld in het vrachtvervoer. Ik heb zojuist de nodige vragen gesteld aan de staatssecretaris om dat te versnellen, want ik zie dat echt wel als een belangrijke bijdrage.

De voorzitter:

Over dat antwoord heeft mevrouw Kröger weer een vervolgvraag.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Het probleem is natuurlijk het verdringingseffect. Als je al het gebruikte frituurvet gebruikt in de luchtvaart, dan gaan andere sectoren die normaal het gebruikte frituurvet zouden gebruiken, weer virgin plantaardige oliën gebruiken. Dus hoe het ook zij, als de luchtvaart groeit en je een verplicht percentage aan bijmenging hebt, dan ga je steeds meer biobrandstoffen inzetten en krijg je dus ook steeds meer dat verdringingseffect. Erkent D66 dat probleem? Moeten we niet zorgen dat het aandeel biobrandstoffen echt zo klein mogelijk blijft, dat we daar een cap op zetten en dat klein houden?

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

De inzet van D66 is om mensen vooral te verleiden minder te vliegen en de internationale trein te nemen. De inzet is dus absoluut niet om het vliegverkeer te laten groeien. Ik herken dus wel wat van de zorgen die mevrouw Kröger uitspreekt. Vandaar dat ik de staatssecretaris vraag om na te denken over verdeling over de modaliteiten. Dat vraag ik omdat ik de zorg van mevrouw Kröger herken en ook benieuwd ben naar hoe de staatssecretaris daartegen aankijkt.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger, nog een keer.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Mijn vraag was toch net wat specifiek, namelijk: moeten we geen harde cap zetten op biobrandstoffen om te voorkomen dat we de fout maken zoals we die met biobrandstoffen hebben gemaakt in het wegverkeer of met biomassa-bijstook? Moeten we er niet voor zorgen dat dat aandeel niet verder gaat groeien?

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Als we door de groei van biobrandstoffen ineens gewassen die we ook zouden kunnen eten, gaan gebruiken als grondstof voor biobrandstof, als we ineens meer velden vol koolzaad gaan verbouwen waar we ook olie van kunnen maken om te consumeren, als die groei van invloed is op het areaal dat we beschikbaar hebben voor voedsel en duurzame circulaire materialen, dan vind ik het heel belangrijk om te kijken of we dat gevaar kunnen terugdringen. Maar het gaat mij op dit moment even iets te snel om op voorhand al te roepen dat we een maximum moeten afspreken.

De **voorzitter**:

Oké. Meneer Madlener, u bent echt door uw interrupties heen, dus ... Sorry?

De heer **Madlener** (PVV):

We mogen toch twee interrupties doen?

De **voorzitter**:

Nee, twee om twee had u, dus we zijn er doorheen. Mevrouw Kröger, aan u het woord. Excuus, meneer Koerhuis wil zijn laatste interruptie nog even gebruiken.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Van mijn kant zeg ik: laten we zeker geen maximum instellen voor biobrandstoffen. We hebben tenslotte afgesproken naar duurzame brandstoffen te gaan. Maar D66 heeft het veel over -- ik heb het opgeschreven -- verdringingseffecten, of laat ik het zo zeggen: GroenLinks heeft het daar veel over. Maar ik wilde iets anders neerleggen wat ik ook in mijn inbreng heb neergelegd, namelijk het weglekeffect. We kunnen biobrandstoffen juist gebruiken voor transport over de weg, want daar is geen weglekeffect in die zin dat het verkeer dat bij ons over de weg gaat, ineens in andere landen over de weg gaat. Maar die weglekeffecten zie je wel in de scheepvaart en de luchtvaart. Is dat een effect waar D66 in ieder geval wel naar wil kijken?

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Als het weglekeffect zou zijn dat mensen en goederen in plaats van via de luchtvaart via het spoor vervoerd worden, dan is dat een weglekeffect waar ik erg blij mee ben. Ik ben daarom ook erg blij dat we erop inzetten om vliegen onaantrekkelijker te maken met een vliegtaks en dat soort zaken die we in het coalitieakkoord hebben afgesproken. Punt.

De **voorzitter**:

De volgende spreker is mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Om te beginnen wil ik even refereren aan de rondetafel verduurzaming luchtvaart die we vanochtend hebben gehad. Die is ook heel relevant voor de inzet van Nederland in de Transportraad. We zagen in die rondetafel dat alle techniekoptimisten de oplossing zien in klimaatneutrale brandstoffen. Alleen, als je kijkt naar de energie die je nodig zou hebben om alleen al het huidige aantal vliegbewegingen voor Nederland te verduurzamen, dan kom je op ongeveer 180 miljard kilowattuur. Als ik dat dan even voor de VVD'ers omreken in kerncentrales, dan heb je het over 50 keer Borssele, alleen al voor de luchtvaart. Die luchtvaart vraagt dus gigantisch veel energie. We hadden ook een technische briefing over de verduurzaming van de zeescheepvaart. Daar hoorden we dat, als je het huidige aantal

scheepsbewegingen wil verduurzamen, je 200 keer zo veel windmolens op zee nodig hebt als we nu al hebben, alleen voor de zeescheepvaart. Daaruit blijkt dat deze takken eigenlijk te groot zijn om die verduurzaming voor elkaar te krijgen. Is de staatssecretaris bereid de vraag aan groene stroom in 2050 door de luchtvaart en zeescheepvaart in kaart te brengen? Wil zij aangeven wat reële paden zijn? Is het niet zaak om vooral in te zetten op krimp voor wat je niet voor elkaar kunt krijgen in de verduurzaming?

Voorzitter. Ik maak me grote zorgen over de inzet van biobrandstoffen in de plannen. Na 2030 krijgen we die e-fuels, die synthetische kerosine, maar tot die tijd wordt met name ingezet op biobrandstoffen. Daar is land voor nodig. Dat heeft een verdringingseffect. Er is een verdringingseffect in gebruik. Dat geldt ook voor dat gebruikte frituurvet, dat anders op andere plekken wordt gebruikt. Het gaat over slachtafval. Het gaat over verschillende stromen. Op dit moment koersen we af op een gigantische voedselcrisis door de oorlog in Oekraïne. Voor die bijmengverplichting worden nu nog vaak voedselgewassen ingezet. Nederland doet dat minimaal, maar andere Europese landen doen dat groots. Wij in Nederland produceren biobrandstoffen op basis van voedselgewassen voor andere landen. Mijn vraag aan de staatssecretaris is of Nederland zich in Europa ervoor kan inzetten dat we echt de afspraak maken om geen voedselgewassen in te zetten voor biobrandstoffen, omdat we op dit moment op een voedselcrisis afkoersen.

Dan is er een eerder aangenomen motie om de gratis rechten in de luchtvaart uit te faseren. Ik ben benieuwd hoe Nederland zich in Europa, ook in de Transportraad, inzet om dat snel voor elkaar te krijgen.

Ik heb ook nog een vraag over de non-CO₂-impact van de luchtvaart. Je hebt natuurlijk het effect van de verbranding van kerosine, maar je hebt ook een non-CO₂-impact. Nederland is daar best wel een voorloper in binnen Europa. Wat voor mogelijkheden ziet het kabinet om dit onder het ETS te krijgen, zodat je die vervuiling kan beprijzen?

Voorzitter. Tot slot de grote investeringen in infrastructuur. Onderzoek van Investico laat zien dat we nu eigenlijk keuzes maken op basis van WLO-scenario's die niet in lijn zijn met de anderhalve graad. Dat betekent dat wij dingen doorrekenen en MKBA's doen op basis van onderliggende modellen die op geen enkele manier in lijn zijn met het klimaatverdrag van Parijs. Ik wil de staatssecretaris vragen toe te zeggen om snel met een WLO-scenario te komen dat wel in lijn is met de anderhalve graad, maar ook om dit in Europa aan te kaarten, want er worden ook op Europees niveau allerlei grote investeringsbeslissingen genomen. Hoe zit het daar? In hun onderliggende modellen

wordt nog steeds uitgegaan van een behoorlijke CO₂-groei, wat niet in lijn is met het akkoord van Parijs.

De **voorzitter**:

Dank u wel, mevrouw Kröger. Meneer Madlener is de laatste spreker van de zijde van de commissie.

De heer **Madlener** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Ik zal gelijk aansluiten bij de vorige spreekster. Hier wordt weer gepleit voor minder mobiliteit.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Nee.

De heer **Madlener** (PVV):

Jawel, u heeft het over minder CO₂-uitstoot en het afbouwen van plannen die al geaccordeerd zijn door de Kamer, terwijl er een enorme behoefte is aan mobiliteit. Dit zijn ook partijen die de bevolkingsgroei ongebreideld laten toenemen. Dit zijn de partijen die de immigratie gigantisch laten toenemen, maar de mensen vervolgens niet de mobiliteit gunnen die ze vragen. Mobiliteit is een behoefte van mensen. Je moet kijken naar waar we behoefte aan hebben en wat voor welvaart zorgt in plaats van naar CO₂. De mobiliteit maakt een enorme slag. We rijden straks allemaal elektrisch. Dat kunnen we met kernenergie en met windmolens en zonne-energie opwekken, dus het gaat heel erg goed. We moeten ons hier niet laten leiden door dogma's of wensdenken van andere partijen.

Ik ben het overigens heel erg eens met de roep tegen die biobrandstoffen. Het is te gek voor woorden dat er een gigantische voedselcrisis in de wereld aankomt, terwijl wij onze tank vullen met palmolie en eetbare oliën. Dat gaat gewoon door! Dat gaat gewoon door! Iedereen zal het met me eens zijn dat dat niet moet kunnen, maar het gaat gewoon door. Dat kan ik nu al voorspellen. Ik laat de staatssecretaris dit ook graag vertellen, want dan kunnen we ons met z'n allen gaan schamen.

De **voorzitter**:

We zullen zien of iedereen dat met u eens is, want de heer De Hoop heeft een vraag aan u.

De heer **De Hoop** (PvdA):

Los van de opmerkingen over immigratie, die ik maar even terzijde zet ...

De heer **Madlener** (PVV):

Waarom? Dat is toch een normaal onderwerp?

De **voorzitter**:

We houden het even centraal. Meneer De Hoop, aan u het woord.

De heer **De Hoop** (PvdA):

Ik praat niet door de heer Madlener heen, dus het zou fijn als hij dat ook niet bij mij doet. Ik vind het verhaal van de heer Madlener inconsistent. Hij valt andere partijen aan in die zin dat alles rendabel moet zijn, maar nu hoor ik hem zeggen dat we moeten kijken naar de behoefte van mensen. Maar behoefte is iets heel anders dan iets wat rendabel is. Vindt de heer Madlener dan dat we bij infrastructuur voor bus- en treinverbindingen naar behoefte moeten kijken of naar iets wat rendabel is? Want dat zijn twee heel verschillende dingen. Het is het een of het ander. Ik vind dat we meer naar behoefte moeten kijken, niet alleen maar naar hoe rendabel iets is. Ik hoop dat de heer Madlener daar ook zo over denkt, maar dat is een beetje inconsistent met de interrupties die hij net pleegde.

De heer **Madlener** (PVV):

Daar is helemaal niks inconsistent aan. Het is gewoon aan ons politici om onze ogen niet te sluiten voor bepaalde aspecten. Mobiliteit is een basisbehoefte van mensen. Dat is onze welvaart. Het gaat om het verplaatsen van personen, maar ook van onze goederen en onze handel. Ik zie dat bijna alle deelnemers aan dit debat allerlei ideeën hebben om dat te verminderen zonder zich de vraag te stellen welke prijs we daarvoor betalen. Ik vind het heel belangrijk dat we beseffen dat mobiliteit geen rechtse hobby is maar een basisbehoefte. Die hebben we nodig voor onze welvaart.

En de vraag over immigratie en bevolkingsgroei is zeer legitiem! We gaan straks naar 18 miljoen mensen in dit kleine landje. Dat is een keuze. Dat is een politieke keuze waar u

medeverantwoordelijk voor bent. Van die keuze moeten we ons bewust zijn. Als dat wordt afgedaan met "daar ga ik niet eens op in" of "dat slaat nergens op", vind ik dat werkelijk onbegrijpelijk, echt onbegrijpelijk. U bent medeverantwoordelijk voor de keuze om naar die 18 miljoen Nederlanders te gaan of niet. De PVV is duidelijk. Wij willen geen bevolkingsgroei. Wij willen welvaartsgroei.

De voorzitter:

Dank u wel. U heeft antwoord gegeven. Ik wil even een punt van orde maken als voorzitter. Ik heb zojuist al aangegeven dat het debat alle kanten opgaat. Ik heb de agenda van dit debat er even bij gepakt om te kijken welke punten er op de agenda staan. Daar staat noch immigratie op, noch onze omgang met lokaal openbaar vervoer. Ik denk dat het verstandig is dat we goed kijken naar de agenda. Daar spreek ik u allen op aan. Voelt u zich daar vooral op aangesproken als dat moet, maar probeert u zich vooral te beperken tot de inhoud van dit debat en de onderwerpen die op de agenda staan. Meneer Madlener, ik geef u weer het woord en vraag u uw betoog te vervolgen.

De heer Madlener (PVV):

Ja, maar ik probeer ook geen oogkleppen op te hebben. Ik vind de vraag welke behoefte we hebben aan transport, heel wezenlijk. Sommigen zeggen dat het transport allemaal moet verminderen en dat mensen minder moeten vliegen. Weet u wie er straks minder gaan vliegen als D66 zijn zin krijgt? Mensen met een kleine beurs. Die gaan die prijs betalen, niet mevrouw Van Ginneken, die lekker over heel de wereld blijft vliegen met d'r dikke salaris. Nee, de mensen die het niet meer kunnen betalen worden gepakt. Dat is een keuze. Mevrouw Van Ginneken weet dat donders goed, maar ze moet het ook eerlijk zeggen: het zijn de mensen met een kleine beurs die de prijs gaan betalen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Voorzitter, ik wil toch een punt van orde maken voor mijn collega, maar mijn collega mag het ook gewoon zelf doen, hoor.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger, maak uw punt.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Er worden hier dingen gezegd over een collega die er gewoon helemaal niet toe doen en ook op een rare aannname berusten. Zullen we het gewoon over de inhoud hebben?

De **voorzitter**:

Het is niet erg als er een politiek debat wordt gevoerd en dat partijen elkaar bestrijden op de inhoud, maar ik denk dat het goed is dat we proberen te vermijden -- meneer Madlener, ik spreek u toch aan op uw verantwoordelijkheid als ervaren Kamerlid -- dat we dat op persoonlijk niveau doen. Mevrouw Van Ginneken, u wil daar vanuit uw partijgedachte even op reageren, als ik het goed begrijp. Die gelegenheid geef ik u.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Dank u, voorzitter. Ik heb in een eerder debat ook al eens met de heer Madlener van gedachten gewisseld -- laat ik het zo maar noemen -- over vakantie-reizen. Toen heb ik hem aangegeven dat ik voorstander ben van de internationale trein om vakantie-reizen te plegen. Mijn inzet voor mensen met een smalle beurs is om de internationale trein beter en goedkoper te krijgen, maar ik ga niemand verbieden om welke keuze dan ook te maken, want dat past helemaal niet bij D66. De heer Madlener zei toen: u wil mensen verbieden om met de auto naar Frankrijk op vakantie te gaan. Nu zegt hij: u wil mensen verbieden om met het vliegtuig op vakantie te gaan. Dat wil ik helemaal niet. Ik ben fan van de trein, dus ik ga helemaal niet drie keer per jaar met het vliegtuig op vakantie. Mijn laatste vlucht is, denk ik, drie jaar geleden.

De **voorzitter**:

Oké. Heeft u ook nog een vraag aan de heer Madlener?

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Nou, nee. Ik wou even reageren op de karakterschets die hij hier van mij maakt. Dat heb ik bij dezen gedaan.

De **voorzitter**:

Mooi. Dat is hierbij gebeurd. Dank. Oké. Meneer Madlener, gaat u verder.

De heer **Madlener** (PVV):

Ja, ik reageer eerst hierop. Ik hou honderd procent vol dat mevrouw Van Ginneken net zei: ik ben blij met de vliegtaks, want daardoor gaan er minder mensen vliegen. Ja, wie gaan er minder vliegen met de vliegtaks? Dat zijn de mensen met een kleine beurs. Dat is een feit. Daar hoef je niet voor weg te lopen. Het is gewoon een politieke keuze van D66 dat juist de mensen met een kleine beurs minder gaan vliegen. Dat wil ik hier aanstippen. Dat is gewoon een feit! Heel simpel. Dat is een keuze die wordt gemaakt. Ik snap niet dat mensen zich aangevallen voelen als ik die keuze hier gewoon vertel. Dat is namelijk het resultaat.

Voorzitter. Ik heb de biobrandstoffen al genoemd. Daar moeten we direct mee stoppen. We willen de btw op treinkaartjes verlagen. Dan doe je tenminste iets goeds tegen alle prijsverhogingen in, want dan wordt het goedkoper.

Ik vraag om de milieuzones niet te bepleiten in Europa, want dat staat ook op de agenda. Nederland wil er in Europa voor pleiten om milieuzones onderdeel van het beleid te laten zijn. Ik vraag de staatssecretaris om dat niet te doen.

De maritieme sector wordt met het "Fit for 55"-pakket voor een onmogelijkheid geplaatst. Zij kunnen nu niet overgaan op andere brandstoffen. De maritieme sector is gewoon afhankelijk van olie als brandstof. Dat blijft nog heel lang zo, dus we moeten het transport niet onmogelijk maken. We hebben al last van een enorme inflatie, en al dit soort maatregelen, al dit soort belastingen en al dit soort wensdenken zorgen voor een afname van de welvaart in Nederland. Daar wil ik voor waarschuwen.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Madlener. Hiermee zijn we aan het einde gekomen van de eerste termijn van de zijde van de commissie. Ik kijk even naar de staatssecretaris. Los van het feit dat de staatssecretaris een schorsing van ongeveer 25 minuten nodig zal hebben, al is het maar voor de reis naar de derde verdieping, denk ik dat ook de commissie even ademruimte nodig heeft na deze heftige eerste termijn. En als de commissie dat niet nodig heeft, dan de voorzitter wel. Dank u wel.

De vergadering wordt van 16.51 uur tot 17.21 uur geschorst.

De voorzitter:

Dames en heren, we continueren het commissiedebat Transportraad. Inmiddels zijn we toe aan de eerste termijn van de beantwoording van de staatssecretaris. Ik stel voor dat

we interrupties of vragen aan de staatssecretaris in twee maal twee doen, als daar behoefte aan is. Laten we daarmee starten. Mevrouw de staatssecretaris, aan u het woord.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Veel dank, voorzitter. Ik wil graag eerst een aantal onderwerpen uit mijn eigen portefeuille behandelen en daarna zal ik de onderwerpen behandelen uit de portefeuille van de minister. Ik wens hem vanaf deze plek heel veel beterschap. Ik kan mij zomaar voorstellen dat hij meekijkt, hem enigszins kennende. Zal ik even de onderwerpen benoemen? Ik begin met laadinfrastructuur. Daarna komen elektrische auto's, biobrandstof, spoor, Investico, ITS, maritiem, een hapje luchtvaart en als laatste nog een paar vragen in de categorie overig. Ging ik misschien te snel?

De **voorzitter**:

Is er behoefte aan nog een keer herhalen? Ja, nog één keer herhalen als het kan.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Laadinfra is het eerste onderwerp. Daarna komen elektrische auto's. Ik zie ook heel veel "Cora" staan op mijn mapjes. Biobrandstof is de derde en de vierde is spoor. Vijf is Investico, zes is ITS, zeven is maritiem, acht is luchtvaart en daarna zijn er nog een aantal vragen in de categorie overig.

De **voorzitter**:

Mooi. Dan stel ik voor dat u begint aan uw eerste blokje, namelijk: laadinfra.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ja. De heer Koerhuis heeft gevraagd: hoeveel laadpunten zijn er nu in de EU en hoeveel wil de EU er hebben in 2030? De EU telde in 2021 circa 330.000 publiek beschikbare laadpunten. Dat zijn wel bijna uitsluitend langzaamladingspunten met een laag vermogen. Dat zijn er namelijk 300.000. Het aantal snelladers met een hoogvermogensaansluiting was ongeveer 30.000. Uitgaande van één laadpunt per licht voertuig, zijn er in Europa circa 3 miljoen laadpunten nodig in 2030.

De heer Van der Molen had een vraag met betrekking tot de open standaarden: hoe kijken wij daarnaar en is de minister bereid zich uit te spreken voor open standaarden

binnen AFIR tijdens de Transportraad? Daar ben ik het mee eens. Nederland is voor open standaarden en heeft daar in Europees verband voor gepleit. We zullen dat ook blijven doen. De minister zal de Commissie en de Raad daartoe oproepen tijdens de Transportraad op 2 juni aanstaande.

De heer **Van der Molen** (CDA):

Om elkaar goed te verstaan: dat betekent dat het voorstel dat nu op tafel ligt, niet kan rekenen op de steun van Nederland in dat gesprek. Anders wordt het een semantische discussie, want je kunt de ene en de andere een open standaard noemen.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Op die vraag kom ik heel graag terug in de tweede termijn.

Dan kom ik op de elektrische auto's. Meneer Koerhuis stelde de vraag: hoeveel elektrische auto's en vrachtwagens hebben wij in de EU en hoeveel willen wij er hebben? De EU telde in 2021 ongeveer 2,2 miljoen volledig elektrische voertuigen. Dat zijn grotendeels personenauto's. Er zijn ongeveer 165.000 bestelauto's. Het aantal elektrische bussen en trucks is nog klein, namelijk respectievelijk 7.000 en 1.000 voertuigen. In de studie van het AFIR-voorstel, de Europese impactassessment, wordt gerekend met circa 30 miljoen lichte, elektrische voertuigen. Ik noemde die 30 miljoen net al. Voor de zware elektrische voertuigen, trucks en bussen, wordt gerekend met 100.000 in 2030.

Meneer Koerhuis had ook een vraag over de laadinfrastructuur. Zijn er wel voldoende elektrische auto's in 2035? Het merendeel van autofabrikanten bevestigt dat het aanbod aan nieuwe voertuigen voor het overgrote deel al in het jaar 2030 van een elektrische aandrijving zal zijn voorzien. De verwachting is dus dat het aanbod per 2035 geen probleem zal opleveren.

Dan had meneer Koerhuis nog een vraag over de betaalbaarheid. Zijn elektrische auto's in 2035 net zo betaalbaar als gewone auto's nu? Hoe gaan we daar komen? Ja, in de huidige situatie zijn elektrische auto's nog echt een flink stuk duurder. Soms gaat het zelfs om zo'n €10.000 per auto. Daartegenover staat wel dat de kosten voor gebruik van een elektrische auto een stuk lager zijn. Ze zijn ook efficiënter in energieverbruik en ze vragen minder onderhoud. Nieuwe elektrische auto's zullen goedkoper worden. Ook de tweedehandsmarkt voor die auto's zal gaan groeien. Daardoor wordt het aanbod groter, dus wordt de prijs naar verwachting lager.

Dan kom ik op het blokje biobrandstoffen.

De **voorzitter**:

Eerst is er de heer Koerhuis met een interruptie.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik ben blij met de uitgebreide beantwoording van de staatssecretaris. Mij valt op dat de ambitie die de staatssecretaris noemt, gaat om 3 miljoen laadpunten in de EU, maar alleen al in Nederland hebben wij een ambitie van 1,7 miljoen laadpunten. Daar klopt dus iets niet. Wij zijn maar een klein land, dus moet die ambitie in de EU niet heel veel hoger zijn? Is de staatssecretaris bereid daarvoor te gaan pleiten?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Nederland loopt flink voorop op het gebied van elektrisch vervoer, dus onze ambitie is hoog. Het is wel heel erg van belang dat we ook investeren in laadpalen die snel laden. We hebben er nu veel die wat langzamer laden. Uiteraard willen wij altijd in Europa pleiten voor een zo hoog mogelijk aantal, maar je moet ook kijken naar een haalbaar aantal in de onderhandelingen. Ik weet dat wij daar stevig in vooroplopen. Ik weet ook zeker dat de minister daarvoor stevig zal pleiten tijdens de volgende Transportraad. Dan ga ik over naar het kopje biobrandstoffen, als u dat goedvindt, voorzitter. De heer De Hoop had een vraag over alternatieve brandstoffen. Biograndstoffen zijn beperkt beschikbaar. Het is belangrijk om een verdeelsleutel op basis van beschikbaarheid te hebben. Het duurzaamheidskader toont aan dat er voldoende biograndstoffen beschikbaar zijn voor de behoefte in 2030. De impactassessments van de Europese Commissie bevestigen dat beeld. Daarnaast wordt bij de verduurzaming van vervoer ingezet op meer sporen, dus elektrificatie waar mogelijk en synthetische brandstoffen op basis van waterstof. We hebben alle sporen nodig om verduurzaming te bereiken en elke sector zal daarin een eigen transitiepad hebben. Wij proberen daarbij altijd te kijken waar de grondstoffen het best ingezet kunnen worden conform dat duurzaamheidskader.

Mevrouw Van Ginneken had een vraag over de inzet van het kabinet op eigen nationale doelstellingen: gaan we die loslaten met het oog op de beperkte beschikbaarheid van grondstoffen? Het duurzaamheidskader concludeert dat er in beginsel genoeg grondstoffen beschikbaar zijn in 2030, zoals ik net ook al aangaf in de beantwoording

richting de heer De Hoop. De impactassessments van de Commissie voor Fit for 55 bevestigen dat beeld voor de ambities voor de vervoersectoren in Europa. Gezien de conclusie dat de beschikbaarheid van grondstoffen geen knelpunt vormt voor de Nederlandse ambitie voor de luchtvaart of andere transportmodaliteiten in 2030, zal het kabinet ernaar blijven streven dat we nationaal die ambities in een verplichting om mogen zetten. Daarbij kan vastgehouden worden aan de duurzaamheidsvoorwaarden zoals die nu gesteld worden in de RED. Ook zal Nederland blijven inzetten op het verbreden van de grondstoffenbasis, om zo de beschikbaarheid van grondstoffen verder uit te breiden. Nederland zal focussen op synthetische brandstoffen in plaats van hernieuwbare waterstof.

Dan had mevrouw Kröger een vraag over biobrandstoffen en de relatie tot voedsel. We hebben daar al eerder in een ander commissiedebat met elkaar over gesproken. De zorgen van de Kamer heb ik dus duidelijk gehoord. Er is toen aangedrongen op een gesprek met de minister van LNV daarover. Dat gaat op korte termijn plaatsvinden. Ik zal daarna meteen terugkoppelen aan de commissie hoe we omgaan met voedselzekerheid en de rol van biobrandstoffen. Daarnaast wil ik aangeven dat Nederland de aanpak steunt in Europa om de gewassen niet te benutten voor de luchtvaart- en zeevaartverordeningen. Zoals u weet, worden brandstoffen uit dergelijke gewassen in Nederland bijna niet meer gebruikt, omdat wij inzetten op geavanceerde alternatieven. Wij hebben het er toen over gehad dat er wel vaak afval van gewassen wordt gebruikt voor biobrandstoffen. Dat is natuurlijk fijn als we naar een circulair systeem toe gaan, waarin we zo veel mogelijk alles proberen te gebruiken zonder dat het echt afval wordt.

De voorzitter:

Dank u wel. Als eerste de heer Madlener.

De heer Madlener (PVV):

Zoals iedereen weet, komt er een voedselcrisis aan. Die zal ons minder raken, omdat wij op de internationale markt meer geld kunnen betalen voor tarwe, maar de arme landen zullen hiervan de dupe worden. Er zal een grote hongersnood ontstaan. Binnenkort zullen ook de Franse boeren hun koolzaad gaan inzaaien. Ik denk dat het verstandig is dat Nederland in Europa zegt om dat niet te doen; ga voedselgewassen verbouwen in plaats van al die biobrandstoffen. Ik denk dat het goed is dat er een directe stop komt op

het bijmengen van die oliën die we in onze tank doen. Is de staatssecretaris dat met mij eens? Ziet zij dat probleem opdoemen en is zij bereid om daar volgende week direct voor te gaan pleiten in Europa?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik heb aangegeven het gesprek met de minister van LNV aan te gaan, omdat het een valide vraag is, zeker met betrekking tot de huidige situatie in de wereld. Toen mevrouw Kröger mij dat gevraagd heeft, heb ik aangegeven dat ik het gesprek daarover wil aangaan met de minister van LNV. Zodra dat gesprek geweest is, heb ik een completer beeld en kunnen we op basis van die informatie met elkaar het gesprek weer aangaan.

De **voorzitter**:

De heer Madlener, tot slot.

De heer **Madlener** (PVV):

Dit is natuurlijk een totaal ontwijken van mijn vraag. Volgende week zit Nederland met de Europese landen om tafel. Daar gaat Nederland pleiten voor meer milieuzones en allemaal andere onzin. Maar dit punt is zeer belangrijk. Ik vraag om een duidelijk antwoord. Is Nederland bereid om volgende week in Europees verband ervoor te pleiten om te stoppen met het verplicht bijmengen van biobrandstoffen, zeker als het gaat om voedseloliën? Palmolie en noem maar op, het zijn allemaal mooie woorden, zoals "derde generatie" en "afval", maar de realiteit is dat de overgrote meerderheid van de brandstoffen die wij bijmengen, niet alleen duurder zijn maar ook concurreren met voedselgewassen.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Wij zullen volgende week niet pleiten voor een directe stop. Daar is ook niet veel steun voor te verwachten. Als je die inzet doet, kom je uit op een andere fossiele stof en dat is olie. Die komt uit Rusland, dus dat raakt weer aan andere zaken. Het is dus niet de inzet van het kabinet tijdens de Transportraad. Mocht de meerderheid van de Kamer dat wensen, dan lijkt het mij goed om daar nog aandacht voor te vragen of om het in elk geval door te geven. Vooralsnog is dat niet de inzet.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik wil hier toch de heer Madlener bijvallen. De staatssecretaris zegt nu wel heel makkelijk: als we dat doen, dan is de andere optie olie uit Rusland. Maar er is ook nog een optie dat we minder olie gaan verbruiken. Besparing dus. Dat is ook een inzet. We stevenen nu af op een voedselcrisis. Het gaat om dagelijks de hoeveelheid graan waar je 15 miljoen broden van kunt bakken. Het is een bizarre hoeveelheid. Het is gewoon een politieke keuze of we ervoor gaan zorgen dat we op korte termijn minder graan gaan verbranden in de tank. Dat is een hele duidelijke keuze. Ik begrijp dat Duitsland al heeft aangegeven die stap te willen zetten, dus ik wil dat toch aan de staatssecretaris vragen. Ik vind het heel goed dat ze op onze instigatie met de minister van Landbouw gaat praten, maar dat is volgens mij al weken geleden toegezegd. Het gaat nu om de Transportraad en die is volgende week. Ik hoop dat ze samen met haar Duitse evenknie kan optrekken.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Zoals gezegd heeft het punt de aandacht, maar zal het volgende week niet de inzet van het kabinet zijn tijdens de Transportraad. Mevrouw Kröger vraagt waarom niet. Omdat wij alles eerst goed in kaart willen brengen: wat betekent het een en ander, wat zijn de gevolgen? Op het moment dat dat beeld compleet is, zal ik naar deze commissie terugkomen en kan de Kamer er een weloverwogen besluit over nemen, samen met deze commissie.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger op dit punt nog.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

De staatssecretaris zegt dat het volgende week een stap te ver gaat om die bijmengverplichting meteen stop te zetten. Maar dat wij in Europa actief voedselgewassen in de tank stoppen, terwijl we afkoersen op een voedselcrisis, moeten we agenderen. Nogmaals, Nederland doet dat nog het minst, maar het zijn wel fabrieken die ook in Nederland staan, waar die biobrandstoffen geproduceerd worden van voedselgewassen. Het minste wat ik van de staatssecretaris verwacht, is dat zij het onderwerp volgende week agendeert als een probleem: hoe gaan wij om met voedselgewassen in de tank, in het licht van de hele grote voedselcrisis waar we op af stevenen? Dat moet toch volgende week besproken worden?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Nogmaals, ik vind het van belang om eerst alles goed in kaart te hebben en te kijken wat de mogelijke gevolgen zijn van een stop, afbouw of vermindering. Als ik dat weet, zal ik de informatie met de Kamer delen en kan er een standpunt worden ingenomen. Het is niet de inzet van het kabinet om het onderwerp volgende week te agenderen. Ik vind het wel een terecht punt om goed uit te zoeken. Er zijn genoeg momenten om een en ander in Europees verband aan te kaarten. Op het moment dat wij echt afstevenen op een voedselcrisis ...

Voorzitter, ik hoor mevrouw Kröger iets buiten de microfoon om zeggen, maar ik weet niet of ik daarop moet reageren.

De **voorzitter**:

Nee, gaat u vooral verder. En ik vraag de leden om vooral via de microfoon en via de voorzitter te praten.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik heb volgens mij mijn punt gemaakt. Mocht de meerderheid van de Kamer er anders over denken, dan hoor ik dat graag en zal ik het aan de minister meegeven voor volgende week.

De **voorzitter**:

Meneer De Hoop, op dit punt als eerste.

De heer **De Hoop** (PvdA):

Ik wil me aansluiten bij mevrouw Kröger. We hebben in mei 2021 ook een debat over dit onderwerp gehad. Toen ging het vooral over de vraag wat het in Nederland doet. Ik had in eerste instantie een motie ingediend voor een afbouwpad. De voorganger van de staatssecretaris, de heer Van Weyenberg, bracht toen naar voren dat het in Nederland enigszins meevalt. Het was dus misschien niet broodnodig. Als we nu kijken naar het Europese probleem, vind ik het heel relevant dat de staatssecretaris het wel agendeert. Ik vind het echt relevant, dus ik sluit mij aan bij mevrouw Kröger en vraag nadrukkelijk aan de staatssecretaris om het aan de orde te stellen. Ze hoeft niet te zeggen dat we meteen een afbouwpad moeten hebben. Ik snap dat haar dat misschien te ver gaat. Ik

zou het graag zien. Het agenderen lijkt mij echter zeer relevant, al helemaal in deze tijd. Ik leg het verzoek, net als mevrouw Kröger, toch bij u neer.

De **voorzitter**:

Voordat we overgaan naar het antwoord, wil ik het volgende zeggen, want het is zonde dat het ten koste gaat van uw interrupties. De staatssecretaris heeft tegen u allen gezegd dat zij er iets mee moet en wil doen, als zij dat meekrijgt van de Kamer. Ik stel voor dat we de leden even afgaan. Er is geen tweeminutendeбат meer om een motie in te dienen, maar u kunt de minister wel via de staatssecretaris oproepen om iets mee te nemen.

Als eerste de heer Koerhuis op dit punt.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Steun voor de inzet van de staatssecretaris. Als we minder biobrandstoffen gaan gebruiken, zoals de linkse partijen willen, betekent het dat we meer olie moeten importeren uit Rusland. Dat lijkt me zeker niet de bedoeling.

De **voorzitter**:

Helder.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Bovendien worden die biobrandstoffen gemaakt in onze havens en ik sta voor die banen.

De heer **Van der Molen** (CDA):

Ik kan alleen maar -- dat wil ik ook -- het standpunt van de staatssecretaris ondersteunen. Er wordt de indruk gewekt dat wij zomaar even van de een op de andere dag de boel kunnen omgooien. Dat gebeurt vaker in debatten. Ik vind het goed dat de staatssecretaris eerst gewoon zicht wil hebben op de impact, althans, dat proef ik in haar antwoord. Dat gaat niet zozeer om de impact op de landbouwsector, maar om de vraag op welke andere terreinen rondom energievoorziening en transport we dan vastlopen. Ik zou niet holderdebolder in een of ander plan van Duitsland willen stappen, zonder zelf goed te weten wat voor impact het op veel terreinen heeft. Want het wordt een rijtje dominostenen: als we er eentje omgooien, zien we op andere terreinen ook wat

gebeuren. Ik wil niet een staatssecretaris aan tafel hebben zitten die met een mondvol tanden zit, omdat ze het beeld nog niet scherp heeft. Ik hoor de staatssecretaris zeggen dat ze dat eerst wil weten. Dat vind ik een behoedzame koers, die ik kan steunen.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik hoor de staatssecretaris inderdaad heel duidelijk zeggen dat ze de boel nog eens goed wil wegen. Ik heb ook in mijn inbreng gevraagd naar de impact van dit alles en of dit alles nog een keer gewogen kan worden. Dat sluit dus redelijk op elkaar aan. Ik voel wel wat haast. Dat proef ik bij mijn buurvrouw en dat deel ik wel. Maar om die goede weging in een week tijd te maken, lijkt mij ook wel heel onvoorzichtig. Daarin steun ik de staatssecretaris.

De **voorzitter**:

Ik kijk naar de samenstelling van de commissie en zie dat er geen meerderheid is die aan de staatssecretaris vraagt om dit als punt mee te nemen. Mevrouw Kröger heeft er kennelijk behoefte aan om hierover te debatteren. U wilt de staatssecretaris bevragen, maar u heeft al twee vragen hierover gesteld. Ik zag u knikken toen enkele leden hun bijdrage deden. Ik stel voor dat u die bijdrage in de tweede termijn doet, want dan is er ook weer ruimte voor leden om te interrumpen. Kunt u daarmee instemmen, mevrouw Kröger?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik vind het heel lastig. Ik vraag de staatssecretaris niet om er volgende week voor te pleiten om het radicaal per direct te schrappen, maar ik vraag haar wel om de problematiek van de inzet van voedselgewassen terwijl we afstevenen op een voedselcrisis, te agenderen. Ik snap eigenlijk niet waarom het open agenderen ... Ik vraag haar ook om uit te vragen hoe het in andere landen zit. Wat gebeurt er precies? Hoe kunnen we hier iets aan doen? De staatssecretaris zegt dat ze alles op tafel wil hebben. Het verkennen van alle mogelijkheden is daar toch eigenlijk een onderdeel van? Dan moet dit toch volgende week worden besproken? Dat is toch juist het moment om ervoor te zorgen dat alles op tafel komt?

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger, dank voor deze vraag, maar u heeft deze vraag zojuist al gesteld. Een meerderheid van de commissie heeft toen aangegeven dat zij de zorgvuldige inventarisatie die de staatssecretaris wil maken, wil afwachten. Ik constateer hier simpelweg dat er geen meerderheid is om die boodschap mee te geven aan de staatssecretaris. De staatssecretaris wilde die boodschap meenemen als daar een meerderheid voor was. Als u daar met de leden over wil debatteren, dan kan dat in de tweede termijn. Gaat u verder met de beantwoording, mevrouw de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Misschien nog even voor de volledigheid: de afspraak met minister Staghouwer staat al ingepland en zal ergens in de komende weken plaatsvinden. Het zal sowieso volgende maand zijn. Ik weet de exacte datum even niet, maar ik heb de afspraak al langs zien komen. Dat is nog even voor de volledigheid.

Mevrouw Van Ginneken heeft gevraagd naar mogelijkheden voor een subsidie voor alternatieve brandstoffen op de weg. Ik kan bevestigen dat die mogelijkheden er zijn. De Connecting Europe Facility subsidieert laad- en tankinfrastructuur voor alternatieve brandstoffen en op beperkte schaal ook voor duurzame voertuigen. Projecteigenaren kunnen jaarlijks meedingen in de subsidierondes van de Europese Commissie. Mijn ambtenaren begeleiden dat proces in Nederland en zorgen voor voorlichting over de mogelijkheden daarvan. Ik heb zelf geen competentie inzake de uiteindelijke toewijzing van de subsidie. Die is aan de Europese Commissie.

Voorzitter. Dan heb ik een mapje spoor. De heer Van der Molen vroeg naar de gesprekken. Ik leid de vraag even in. Tijdens het notaoverleg over het MIRT heeft hij gevraagd om met een pakket aan afspraken of intenties te komen waaruit blijkt met welke verbindingen we samen met Duitsland en België meters kunnen maken. Hebben de gesprekken met de collega's al plaatsgevonden en zo ja, wat hebben deze gesprekken opgeleverd? Ik heb in de afgelopen tijd ontzettend veel collega's gesproken. Dat heeft ook te maken met dat ik veel heb gereisd. Dat is heel waardevol, want op conferenties of toppen kom je in een keer een heleboel collega's tegen. Op de Thalassa Top vorige maand in Gent heb ik samen met mijn Belgische collega George Gilkinet een gemeenschappelijke verklaring ondertekend voor grensoverschrijdende spoorverbindingen. Ik zie die verklaring als een belangrijke agenda voor de komende jaren in de wederzijdse samenwerking, onder meer ten aanzien van de drielandentrein.

Wat ik heel prettig vond aan de gesprekken, zowel aan Belgische zijde als aan Duitse zijde met de heer Theurer, is dat we hebben aangegeven dat we een ambitieuze agenda willen hebben op twee fronten. Als het aankomt op veel zaken in het Haagse, maar zeker op infrastructuur en openbaar vervoer, dan gebeurt het volgens mij vaak dat de looptijden heel erg lang zijn. Die gaan vaak over onze termijnen heen. Het is heel mooi om naar elkaar uit te spreken dat je ambities hebt om in dit geval werk te maken van grensoverschrijdend openbaar vervoer. We hebben echter ook met elkaar besproken dat het belangrijk is om te kijken hoe je twee dingen kunt doen. Op de eerste plaats is dat het uitspreken van langetermijnambities, waarbij je echt zegt: hier willen we uiteindelijk samen naartoe gaan werken. Maar je moet ook kijken naar welke bestaande hindernissen we in deze periode concreet kunnen schrappen. We hebben het bijvoorbeeld ook gehad over de betonblokken bij de grens bij Enschede en Münster. Is dat nog van deze tijd? We vonden met z'n allen eigenlijk van niet. Dat zijn dus van die voorbeelden waarbij we ook in de komende tijd willen kijken of we daar nog meters kunnen maken binnen deze periode. Maar ik wil niet te veel vooruitlopen op andere debatten, want dit gaat ook een beetje buiten de orde van de Transportraad. Maar ja, de gesprekken zijn heel erg goed. Het fijne is ook dat de termijnen ongeveer gelijklopen met die van de Belgische en Duitse collega's, waardoor je dus ook echt allemaal eenzelfde soort tijdsspanne hebt op korte termijn. Dus u mag op dit punt echt nog wel het een en ander aan concrete voorstellen verwachten binnen de huidige periode.

De heer **Van der Molen** (CDA):

Ik verzuchtte al dat het debat over alle zijtakken ging die we maar konden bedenken, dus ik ga daar niet aan meewerken. Ik zou toch nog het volgende willen vragen. We gaan het nog over spoor hebben. Dit antwoord staat mij als CDA'er erg aan. U hebt al een afspraak gemaakt met uw Vlaamse collega. Ik had daarbij nog een praktische vraag. Kunnen we zoiets ook verwachten met uw Duitse collega? Dat is wel een basis waar je elkaar aan kunt houden.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik heb al kennism gemaakt met mijn collega, de heer Theurer. Dat was nu nog digitaal. Hij komt binnenkort naar Nederland, omdat we hebben uitgesproken dat we beiden ambities hebben om te kijken hoe we de grensoverschrijdende verbindingen kunnen verbeteren. Dat gaat dan natuurlijk om korte verbindingen net over de grens, maar

natuurlijk ook om de langere lijnen. Als ik bijvoorbeeld spreek met mijn collega's op het gebied van milieu, duurzaamheid of circulaire economie -- die onderwerpen zitten ook in mijn portefeuille -- dan is het mooie dat we steeds terugkomen op het punt dat een goed duurzaam openbaarvervoersysteem ook een belangrijk onderwerp is om ambities op andere dossiers te halen. Die gesprekken lopen dus en gaan echt heel voortvarend. Ik ben daar erg over te spreken.

Dan had de heer De Hoop gevraagd hoe het staat met de toevoeging van de Lelylijn aan het TEN-T-netwerk en of ik bereid ben om de Europese fondsen op een rij te zetten. Daar ben ik graag toe bereid. In juni zal Nederland bilateraal met de Europese Commissie spreken over de wijzigingen in het Nederlandse deel van het TEN-T-netwerk, inclusief de toevoeging van de Lelylijn aan het TEN-T-netwerk. Momenteel wordt in Brussel onderhandeld over het voorstel van de Europese Commissie over de herziening van de TEN-T-verordening, inclusief dus ook de herziening van dat TEN-T-netwerk. De Commissie zal samen met het Franse EU-voorzitterschap en het inkomend Tsjechische EU-voorzitterschap na de Transportraad ook bilaterale consultaties met de lidstaten houden over de voorgestelde toevoegingen en de wijzigingen van de lidstaten op het TEN-T-netwerk. Er wordt verwacht dat later dit jaar onder het inkomend Tsjechisch voorzitterschap een positie wordt vastgesteld over de herziening van het TEN-T.

De heer Van der Molen vroeg of we niet voor verrassingen komen te staan met betrekking tot TEN-T. Dat zal ook in het verlengde zijn van bijvoorbeeld de Lelylijn. Ik kan u geruststellen dat er tijdens de Transportraad ook geen besluitvorming zal plaatsvinden over de TEN-T-verordening. De onderhandelingen in de Raad zullen nog ten minste tot het einde van het jaar duren. Het Franse voorzitterschap heeft de eigen inspanningen afgerond met een voortgangsrapportage over het TEN-T. Die zal tijdens de Raad worden besproken zonder enige besluitvorming daarover.

De heer Koerhuis had een vraag over wat we doen met Zwolle-Münster. Het kabinet heeft nog geen definitief standpunt bepaald over de opname van de corridor Zwolle-Enschede-Münster in het TEN-T-netwerk. Bij de afweging van het kabinet later dit jaar zal worden meegewogen dat op deze corridor omvangrijke investeringen nodig zijn. Daarin is dus ook de opstelling van Duitsland van belang. Ik zie hier staan dat ik hier na de zomer met mijn Duitse collega over ga spreken, maar wij hebben beiden gezegd dat we dat nog voor de zomer wilden doen. Dus ik ga nog even in conclaaf met mijn team om ervoor te zorgen dat het nog voor de zomer gebeurt.

De heer De Hoop vroeg naar de mogelijkheden van subsidiëring van de Lelylijn en andere projecten. Ik ga me zeker inzetten om budget vanuit de Connecting Europe Facility beschikbaar te krijgen voor projecten, zoals de Lelylijn. Nederlandse projecteigenaren kunnen meedingen naar de subsidie uit de Connecting Europe Facility, maar de concurrentie is wel heel erg groot, zeg ik daarbij als winstwaarschuwing. Er zijn veel geïnteresseerden en de middelen daarvoor zijn vrij beperkt. We dingen wel mee naar een envelop van ongeveer 13 miljard voor een periode van zeven jaar, maar die is voor alle lidstaten en voor alle mogelijke transportopgaven. In de periode 2014-2020 kregen 104 Nederlandse aanvragers een totale subsidie van 670 miljoen euro. Dus dan heeft de commissie ongeveer een beeld van wat dat behelst.

Dan was er nog een vraag van de heer Madlener over Investico. Er zijn veel vragen gesteld over het doorrekenen van grote infrastructuurprojecten en het meewegen van niet-fossiele goederenstromen. Dat zijn heel terechte vragen. Ik stel wel voor om deze te behandelen tijdens het commissiedebat MIRT van 30 juni. De niet-fossiele toekomst van de havens komt terug in het debat Maritiem van 5 juli aanstaande. Het lid Kröger vroeg ook nog om een aparte Kamerbrief daarover. Die brief zult u ontvangen voor het commissiedebat Maritiem.

Voorzitter, het wordt langzaam maar zeker spannend voor mij, want ik ga aan het mapje van de minister beginnen.

De voorzitter:

Voordat u daaraan begint, geef ik mevrouw Van Ginneken het woord. Zij heeft nog een vraag.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Ik hoorde de staatssecretaris zeggen dat we over de consequenties van de vaststelling van Investico dat we een fossiele toekomst plannen in plaats van een niet-fossiele, bij het MIRT-debat in gesprek kunnen gaan. Maar ik denk dat juist de analyse waar de Kamer om vraagt, heel belangrijk is. Wij willen dat gesprek juist voor het MIRT-debat hebben, omdat we in dat MIRT-debat keuzes gaan maken tussen infrastructuurprojecten en tussen de investeringen daarin. In die onderlinge afweging zit een heel belangrijk element en ik zou de staatssecretaris daarom willen uitdagen om met een ander procesvoorstel te komen.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik zou mevrouw Van Ginneken willen vragen om nog heel even te wachten. Ik heb nog een aantal vragen over ETS en daarna zou ik nog graag even terugkomen op wat eventueel nog versneld zou kunnen worden. Dat moet overigens wel binnen wat mogelijk is, want juni is natuurlijk eigenlijk al relatief snel. Maar ik zal dus kijken wat er gedaan kan worden. Ik check dat dadelijk even en dan kom ik er in tweede termijn bij mevrouw Van Ginneken op terug.

Dan nu de vragen over het ETS. Mevrouw Ginneken vroeg hoe het ETS-voorstel kan bijdragen aan het versneld uitrollen van Intelligent Speed Assistance of Intelligent Speed Adaptation. Door de ETS-richtlijn komt de informatie over actuele snelheidsbeperkingen digitaal beschikbaar. ISA kan zowel werken op basis van digitale kaarten als op basis van snelheidsborden langs en boven de weg. Door het digitaliseren van de beperkingen verbetert dus de werking van ISA.

Mevrouw Van Ginneken vroeg verder of de Kamer geïnformeerd kan worden over Mobility as a Service en de rol die het ETS-voorstel daarin speelt. Multimodale reisinformatie is onderdeel van de ETS-richtlijn. Het wordt uitgewerkt in gedelegeerde verordeningen die onder de ETS-richtlijn vallen. Een aantal van die verordeningen wordt herzien en het kabinet zal de Tweede Kamer daar tegen die tijd over informeren. Specifiek over de kabinetsambities rond Mobility as a Service zult u ook op de hoogte worden gebracht in de Kamerbrief over smart mobility. Die wordt in het najaar aan de Kamer gezonden. Wat wij in Nederland hebben geleerd in de nationale MaaS-pilots, brengen wij in Europa naar voren als best practice. Verder zetten we ons in om dit onderdeel uit te laten maken van de Nederlandse standaard.

Mevrouw Van Ginneken vroeg wat er wordt bedoeld met de bevoegdheid van de Europese Commissie om in noodsituaties handelend op te treden. Hoe wil Nederland die bevoegdheid inkaderen? Ik begreep het zo dat u daarmee specifiek doelde op ETS. Met die bevoegdheid kan de Commissie snel ingrijpen in het geval van een noodsituatie. Daarbij kunt u bijvoorbeeld denken aan een grootschalige hack of andere risico's op het gebied van cyberveiligheid. Er kunnen daardoor snel mitigerende acties worden gestart. Nederland heeft erop aangedrongen dat de Europese Commissie helder maakt wanneer er kan worden gesproken van een noodsituatie en dat ze daar ook een tijdslimiet aan toevoegt.

Ik stap over naar het mapje maritiem, waar ook de havens in zitten. Meneer Koerhuis had een vraag over de compensatie voor scheepsbouwers voor de gevolgen van de

sancties. Het is een verantwoordelijkheid van EZK en het tijdelijke Europese staatssteunkader biedt lidstaten verder de mogelijkheid om bedrijven die getroffen worden door de gevolgen van sancties en hogere energieprijzen, in ruimere mate te ondersteunen. Nederland is wel terughoudend in het gebruik daarvan, omdat niet te overzien is tot wanneer deze situatie voortduurt. Bedrijven die worden geraakt door sancties, kunnen hulp krijgen van de RVO om nieuwe markten aan te boren of om aanvoerketens te verleggen. Ook heeft de overheid financieringsinstrumenten als de Borgstelling MKB-kredieten en de Garantie Ondernemersfinanciering corona. Die kunnen bedrijven helpen de tijdelijke impact op hun bedrijfsvoering te financieren. Meneer Koerhuis vroeg of de minister zich er in de Transportraad hard voor wil maken om scheepsbouw onder de EU-CO₂-grensbelasting te laten vallen. Ik geloof niet dat dat het juiste instrument is. De door de Commissie voorgestelde EU-CO₂-grensbelasting richt zich op het voorkomen van zogenaamde koolstoflekkage. Het CBAM richt zich bovendien op productgroepen waarvan de producenten in de EU onder het EU ETS vallen. Er wordt vooralsnog gefocust op een beperkt aantal stromen, te weten elektriciteit, cement, aluminium, mest, ijzer en staalproducten. Als die producten worden ingevoerd uit niet-EU-landen dan wordt er een invoerheffing opgelegd, die de EU ETS-CO₂-prijs weerspiegelt. De scheepsbouw is op dit moment geen onderdeel van het CBAM. Gegeven de methodiek van het CBAM en het feit dat schepen samengestelde producten zijn en scheepsopbouw geen hoge CO₂-emissie heeft, betwijfel ik of dit instrument het juiste is om oneerlijke concurrentie te voorkomen.

De **voorzitter**:

De heer Koerhuis op dit punt.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Het gaat ook om casco's van schepen en daar gaat een heleboel staal in. Dat is dan wel heel oneerlijk. Als casco's van schepen in Turkije gemaakt kunnen worden om de Europese CO₂-belasting op staal te omzeilen, dan hebben Europese en met name de Nederlandse scheepsbouwers, waar ik voor opkom, gewoon het nakijken. Daar gaat heel veel staal in, eigenlijk meer staal dan in welk ander product ook. Dus als er al een product wordt toegevoegd, dan graag de casco's van schepen of de schepen zelf.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Uiteindelijk valt de steun die gegeven wordt onder EZK. Ik hoor het punt van de heer Koerhuis, maar wellicht kan dat specifiek bij die commissie worden ingebracht. Ik heb nog een vraag van de heer Koerhuis over het weglekeffect in verband met de bijmengregelgeving voor de Rotterdamse haven. Hij vroeg of de minister zich op de Transportraad ervoor kan inspannen dat zeehavens aan de randen van Europa ook onder de regels gaan vallen. Het is niet mogelijk om niet-EU-zeehavens een verplichting op te leggen via EU-wetgeving. Europese wetgeving heeft daar namelijk geen jurisdictie. Het kan hooguit als een eis in bilaterale verdragen worden opgenomen. Overigens staan de kosten voor bijvoorbeeld de Rotterdamse haven nog niet vast. De Renewable Energy Directive legt een verplichting op aanbod van duurzame brandstoffen op brandstofleveranciers. Hoe die verplichting over de verschillende transportmodaliteiten wordt verdeeld, is aan de lidstaten zelf.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Het is in ieder geval fijn dat de staatssecretaris een juridisch instrument noemt dat we zouden kunnen gebruiken om die zeehavens en die luchthavens aan de randen van de EU ook onder de EU-klimaatregels te laten vallen. Maar wil de staatssecretaris zich daar dan ook voor inzetten in de Transportraad, zodat we inderdaad bilaterale verdragen gaan gebruiken om die lucht- en zeehavens aan de randen van de EU, en dan met name Turkije en het Midden-Oosten, gewoon onder die EU-klimaatregels te laten vallen?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Als je naar zo'n Raad gaat, is het altijd belangrijk om na te gaan wat je inzet is. Het is dan ook belangrijk om na te denken over wat haalbaar is en over wat wenselijk is. Er zijn bepaalde keuzes gemaakt en het is nu geen onderdeel van de Nederlandse inzet, ook omdat je moet nadenken over hoe haalbaar bepaalde wensen, die er terecht kunnen zijn, zijn. Kun je die wel binnenhalen? Ik heb begrepen dat het ook niet de inzet zal zijn. Meneer Koerhuis had nog een vraag over walstroomaansluitingen voor kleine schepen. Is het de inzet van de minister om Europese landen te verplichten ook voor kleinere schepen walstroominfra aan te leggen? Ik ben het ermee eens dat we dit op termijn ook voor kleinere schepen Europees moeten regelen, maar momenteel is het nog niet kosteneffectief. In de Europese voorstellen is de scope nu beperkt tot container- en passagiersschepen, groter dan een brutotonnage van 5.000, omdat dat inderdaad het

meest kosteneffectief is. Gezien de investeringen die daarmee gepaard gaan en de elektriciteit die daarvoor nodig is, is dit voorlopig een eerste Europese stap. Schepen onder die grens zijn dus uitgezonderd. De uitbreiding van walstroominfrastructuur naar kleinere schepen en meer scheepstypen is echter op termijn zeker gewenst. Ik ben het dan ook met u eens dat we dat op dat moment Europees moeten regelen.

De voorzitter:

Meneer Koerhuis, tot slot.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik hoor de staatssecretaris bijna zeggen dat we kleine schepen in Nederland niet specifiek gaan verplichten om een walstroomaansluiting te bouwen. Dat zou natuurlijk heel gek zijn. Ik hoor het graag.

Staatssecretaris Heijnen:

Nu is inderdaad voor de scope van grote schepen in het segment gekozen, omdat de emissiereductie dan op een kosteneffectieve manier kan worden bereikt.

Dan wilde ik graag doorgaan met het mapje luchtvaartgezondheid. Meneer Koerhuis had daarover een vraag. De minister van IenW is verzocht te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn voor het heffen van een grensbelasting voor de luchtvaart. Wat is daarvan de stand van zaken? Daar is uw Kamer onlangs per brief over geïnformeerd. Het CBAM richt zich op het voorkomen van koolstoflekkage. De luchtvaart is op dit moment geen onderdeel van het CBAM. Over het CBAM-voorstel vinden momenteel onderhandelingen in Brussel plaats. De Commissie heeft voorgesteld om de werking van het CBAM voor het einde van de transitieperiode te evalueren. Die duurt van 2023 tot en met 2025. Daarbij wordt ook gekeken naar mogelijke uitbreiding van de reikwijdte van het CBAM. Het kabinet steunt de stapsgewijze aanpak.

Meneer Koerhuis vroeg hoe we de concurrentiepositie van de luchtvaart kunnen behouden. Het "Fit for 55"-pakket brengt kosten voor Europese luchtvaartmaatschappijen met zich mee. Dat kan het gelijke speelveld verstoren. Tijdens de onderhandelingen over het "Fit for 55"-pakket zet Nederland in op voorstellen die dit effect verminderen. Zo kijken we naar manieren om de kosten van duurzame brandstoffen te reduceren en innovatie op dit gebied te stimuleren, op zowel nationaal alsook Europees niveau. Het is primair aan de Europese Commissie om landen buiten

de Europese Unie te stimuleren om CO₂-reducerende maatregelen in te voeren. We proberen om samen met de Commissie de mogelijkheden te verkennen om hier via luchtvaartpolitiek en onderhandelingen aandacht voor te vragen.

Meneer Koerhuis had een vraag over het weglekeffect in verband met de bijmengregelgeving voor de Rotterdamse haven. Het is niet mogelijk om niet-Europese zeehavens een verplichting op te leggen via Europese wetgeving. Daar heeft Europese wetgeving geen jurisdictie. Daar hadden we het net ook al over. Dit kan hooguit als eis gelden in de bilaterale verdragen.

Mevrouw Van Ginneken had de vraag of we vasthouden aan de RED voor grondstoffen bij luchtvaart en zeevaart. Het duurzaamheidskader stelt dat alle biograndstoffen moeten voldoen aan de kaders die de RED stelt voor ketenreductie en duurzaamheid. Dat is ook de absolute eis in Europa. Dat zie ik gelukkig ook terug in ReFuelEU en FuelEU.

Mevrouw Kröger had een vraag over de gratis rechten voor de luchtvaart. Hoe zet Nederland zich tijdens de Transportraad in om de uitfasering snel voor elkaar te krijgen? Het ETS wordt in de Milieuraad behandeld. De Commissie stelt voor om de gratis rechten voor de luchtvaart verder af te bouwen naar 0% vanaf 2024. Het kabinet heeft de Kamer onlangs schriftelijk geïnformeerd over de aangescherpte inzet, namelijk met inzet op afbouw in 2026 in plaats van 2027. Het lijkt er echter op dat het krachtenveld zich beweegt naar steun voor 2027.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Er ligt een aangenomen Kamermotie om die gratis rechten zo snel mogelijk af te bouwen. Vluchten binnen Europa vallen onder EU ETS. Het hele idee van weglekken is er niet, want het is binnen Europa. De reden voor gratis rechten vervalt dus helemaal. Ik wil de staatssecretaris toch vragen ervoor te zorgen dat de ambitie hoog blijft.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Daarom hebben we de Kamer geïnformeerd over de aangescherpte inzet naar 2026. Ik geef daarbij eerlijk aan dat het krachtenveld zich lijkt te bewegen naar 2027. Dat neemt niet weg dat onze inzet 2026 zou zijn.

Mevrouw Kröger vroeg nog of ik de toekomstige energiestromen voor lucht- en scheepvaart in kaart kan brengen. Ja, in het kader van vervolgonderzoek naar de impact van het "Fit for 55"-pakket van maritiem kan dat worden meegenomen. Ik geef wel een kleine winstwaarschuwing dat het voor scheepvaart niet eenvoudig zal worden. Welke

keuzes scheepseigenaren maken, valt niet altijd te voorspellen. En het gaat over internationale sectoren.

Mevrouw Kröger had ook nog een vraag over de beschikbaarheid van energie voor zeevaart en luchtvaart voor de verduurzaming van sectoren. Het duurzaamheidskader concludeert dat er in beginsel genoeg grondstoffen beschikbaar zijn voor de Nederlandse ambitie in 2030. De impact assessments van de Commissie voor Fit for 55 bevestigen dat beeld voor de ambities voor de vervoerssectoren in Europa. Gezien de conclusie dat de beschikbaarheid van grondstoffen geen knelpunt vormt voor de Nederlandse ambitie voor de luchtvaart of andere transportmodaliteiten in 2030, zal het kabinet ernaar blijven streven dat we nationaal die ambities in een verplichting om mogen zetten. Daarbij kan worden vastgehouden aan de duurzaamheidsvoorwaarden zoals die nu gesteld worden in de RED. Ook zal Nederland zich blijven inzetten voor het verbreden van de grondstoffenbasis om zo de beschikbaarheid van grondstoffen verder uit te breiden en te focussen op synthetische brandstoffen in plaats van hernieuwbare waterstof.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger, uw laatste interruptie.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ja, voorzitter, ik ben me daar bewust van. Ik ben nu in enige verwarring. We hadden net een best pittig interruptiedebat over een voedselcrisis en het feit dat er voedselgewassen in de tank verdwijnen. De staatssecretaris zegt: dat moet ik allemaal nog in kaart brengen, maar we komen op dat alles terug. Nu zegt de staatssecretaris dat we ons in Europa inzetten voor een verhoging van de bijmengverplichting voor de luchtvaart. Dit staat dan toch haaks op elkaar? We moeten toch niet op het moment dat er verdringing ontstaat, meer biograndstoffen in gaan zetten in transport, terwijl we afstevenen op een voedselcrisis?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Als je kijkt naar de manier waarop Nederland biograndstoffen gebruikt, dan zie je dat wij vooral veel afval gebruiken. Ik wil graag aangeven dat we inzetten op het verbreden van de grondstoffenbasis. Zo kunnen we de beschikbaarheid van grondstoffen verder

uitbreiden en die focus houden op andere en wellicht nog duurzamere of betere manieren om grondstoffen te gebruiken in zeevaart en luchtvaart.

De **voorzitter**:

Gaat u verder.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik zal ook graag aan de minister vragen om er wat uitgebreider op in te gaan tijdens het debat van 16 juni. Wellicht heeft mevrouw Kröger al een heel klein beetje in de gaten dat ze me op dit punt wat overvraagt.

Mevrouw Kröger had ook nog een vraag over de non-CO₂-effecten op luchtvaart. Wat ziet het kabinet voor mogelijkheden om die onder het ETS te krijgen zodat je de vervuiling kan beprijzen? In het kader van de herziening van ETS voor de luchtvaart heeft de Commissie geen mogelijkheden bestudeerd om niet-CO₂-emissies mee te rekenen. Zonder zo'n impact assessment is het erg lastig in te schatten wat de voor- en nadelen zouden zijn, terwijl de onderhandelingen snel vorderen. Klimateffecten van bijvoorbeeld NO_x-emissies en condensstrepen zijn onzeker en variabel, van veel kortere levensduur en niet gecorreleerd aan CO₂-emissies. Er zijn weinig praktische handvatten voor luchtvaartmaatschappijen om hun niet-CO₂-impact te verlagen. Langzamer of lager vliegen is bijvoorbeeld een optie, maar dat leidt wel al snel tot meer CO₂-emissies en dat moeten we volgens mij niet willen.

Mevrouw Kröger had nog een vraag over hoe het zit met de non-CO₂-impact van de luchtvaart. Met de inzet van duurzame brandstoffen kan de non-CO₂-impact van de luchtvaart verder gereduceerd worden. Nederland heeft daarbij tijdens de onderhandelingen omtrent de EU-bijmengverplichtingen ingezet op het monitoren van die non-CO₂-effecten. Zo hopen we de positieve effecten van duurzame brandstoffen op non-CO₂-effecten te borgen.

De heer **Madlener** (PVV):

We krijgen dus nog uitgebreide informatie van de minister over die duurzame brandstoffen. Ik hoorde haar ook over synthetische brandstoffen. Ik zou met name willen vragen om in te gaan op de energie-efficiency van bijvoorbeeld synthetische brandstoffen, waar dan de beschikbaarheid van die biobrandstoffen zit, welke dat precies zijn, en wat het doet met de prijs voor de consument. Dus die drie aspecten: de

efficiency, beschikbaarheid en verdringingseffecten en de uiteindelijke prijs voor de consument. Ik vraag juist naar die aspecten. Het wordt hier allemaal heel makkelijk gezegd, maar volgens mij begrijpen we helemaal niet wat de impact is, want synthetische brandstoffen zijn superinefficiënt.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik kan de heer Madlener toezeggen dat dat zal worden meegenomen.

Ik ben bij het mapje overig. Ik heb ook nog wat vragen tussendoor gekregen. O, er was nog een vraag blijven liggen. Zal ik daar even mee beginnen? Dat was een vervolgvraag van de heer Van der Molen over open standaarden en of we gaan tegenstemmen.

Vooropgesteld: we gaan niet tegenstemmen bij de AFIR. Daarvoor is het voorstel in z'n totaliteit te belangrijk. Zoals gezegd blijven we aandacht vragen voor open standaarden. Daarvoor zien we ook nog ruimte richting het Europees Parlement in de trilog. Het houdt dus niet op na de Raad van volgende week. Ik wil daarbij wel benadrukken dat het geen gevolgen heeft voor de gebruiker. Dat vind ik belangrijk om te benoemen, omdat de gebruiker met de elektrische auto door heel de EU eenvoudig terecht kan. We moeten ons ook ervan bewust zijn dat het een spel van onderhandelingen is. Zoals ook al aan collega's van de heer Van der Molen is aangegeven, kunnen we nou eenmaal niet alles binnenhalen. Het blokkeren van het voorstel is overigens ook niet haalbaar.

Tegenstemmen zou ook voor de Bühne zijn. Als het voorstel er niet doorheen zal komen, komt het de totale ambitie ook niet ten goede.

Er was nog een vraag van mevrouw Van Ginneken over de vrachtwagenheffing. Op die vraag wil ik graag op een later moment schriftelijk terugkomen.

Er was nog een vraag van mevrouw Kröger en meneer Van der Molen. Die hadden een vraag over de verduurzaming. Kan die meer worden meegenomen in infrastructuurafwegingen en MKBA's?

De heer **Van der Molen** (CDA):

Ik niet hoor.

Staatssecretaris **Heijnen**:

O, dan houden we het bij mevrouw Kröger. Het onderzoek van Investico benoemt dat de overheid bij investeringen in infrastructuur voldoende rekening moet houden met het klimaatbeleid en de gevolgen van klimaatverandering. De welvaarts- en

leefomgevingsscenario's van het Planbureau voor de Leefomgeving zijn de basis voor de maatschappelijke kosten-batenanalyses. Die worden weer door de overheid gebruikt voor afwegingen over investeringen in infrastructuur. Het PBL heeft de WLO-scenario's in 2005 bijgesteld zodat het scenario van klimaatverandering en opwarming van de aarde nadrukkelijker deel uitmaakt van de onderzoeken en nut en noodzaak van de discussies. In de brief die mevrouw Kröger heeft verzocht inzake de niet-fossiele toekomst van de havens, zal de minister daar ook nog op terugkomen.

Meneer Madlener had nog een vraag. Hij vraagt of ik kan toezeggen om niet in de EU te pleiten voor milieuzones. Dit staat niet op de agenda van deze Raad. Europa kent veel milieuzones. Ook in Nederland hebben we milieuzones. Die zullen er ook blijven. Milieuzones worden gezien als een belangrijk instrument voor de luchtkwaliteit en CO₂-reductie. Dus ik zie ook geen redenen om die af te schaffen. Uiteindelijk is het ook zo dat gemeenten altijd op lokaal niveau erover gaan of ze wel of geen milieuzone wensen. Dit was de beantwoording van de vragen in eerste termijn.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan zijn we aan het einde gekomen van de eerste termijn van de zijde van de staatssecretaris.

We gaan over naar de tweede termijn van de zijde van de Kamer. Ik geef als eerste het woord aan de heer Koerhuis.

De heer Koerhuis (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Ik heb de minister gehoord, pardon, de staatssecretaris. De ambitie is 3 miljoen laadpunten in de EU en 1,7 miljoen in Nederland. Ik vind dat heel gek. Meer dan de helft van de ambitie van laadpunten in de EU komt in Nederland. Dat kan niet, dat is de wereld op z'n kop. Ik wil graag een hogere ambitie en ik wil dat de staatssecretaris dat ook uitspreekt in de Transportraad, helemaal als je het afzet tegen 30 miljoen elektrische auto's in 2030 in de EU. Dan voldoet een aantal van 3 miljoen laadpalen gewoon niet. Dat moet echt heel veel meer worden.

Dan het punt over het verbod vanaf 2035 op nieuwe elektrische auto's die verbrandingsmotoren hebben. Ik hoor de staatssecretaris nog niet toezeggen dat nieuwe elektrische auto's dan net zo betaalbaar zijn. Ze kosten €10.000 meer. Ik vraag me af of daar bpm- en motorrijtuigenbelastingcorrecties in zitten. Als ze niet zo betaalbaar zijn,

moeten we dan niet een tandje minder doen met zo'n verbod op elektrische auto's die rijden op biobrandstoffen of synthetische brandstoffen?

Ik heb de staatssecretaris net niet horen zeggen dat we kleine schepen niet gaan verplichten een walstroomaansluiting in te bouwen. Het lag volgens mij op het puntje van haar tong. Ik hoor het graag.

We zijn terughoudend met het compenseren van de scheepsbouwsector. Ik hoor de staatssecretaris zeggen: we helpen wel met nieuwe markten aanboren. Maar zo'n Russisch schip, dat is een kapitaal project, dat verkoop je niet zomaar aan een andere markt, aan een ander land. Ik wil graag de toezegging dat daarnaar gekeken wordt. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer De Hoop.

De heer De Hoop (PvdA):

Dank, voorzitter. Dank aan de staatssecretaris voor de beantwoording. Ik ben blij met haar commitment met betrekking tot de Lelylijn. Het is mooi dat het bij de Transportraad actief naar voren zal worden gebracht. We zullen de vinger aan de pols houden, maar het enthousiasme en de betrokkenheid stemmen mij positief.

Bij mijn partij zit nog wel een zorg bij het punt dat ook naar voren kwam in het interruptiedebat tussen de staatssecretaris en mevrouw Kröger: het grote gebruik van biobrandstof voor luchtvaart, scheepvaart en wegtransport. Ik zie daar echt een zorg, omdat het een groot beroep doet op voedsel en voedergewassen. Ik vind dat wij daarop in Nederland en in Europa een afbouwpad moeten hebben. Ik maak mij er echt zorgen over, ook met het oog op de gevolgen voor de hongercrisis in Afrika en het Midden-Oosten. Ik had graag gezien dat de staatssecretaris dat zou agenderen. Ik heb haar gehoord, ik heb de meerderheid van de commissie gehoord, dus het gebeurt niet. Daar moet ik me bij neerleggen, maar ik vind het een wezenlijk probleem, waar dit kabinet een rol in heeft te spelen. Dat wil ik de staatssecretaris toch nog meegeven.

De voorzitter:

Dank u wel. Meneer Van der Molen.

De heer Van der Molen (CDA):

Voorzitter. Ik denk dat ik kan herhalen dat ik juist vind dat de staatssecretaris op dit punt een behoedzame koers vaart. Zij handelt niet overhaast zonder een beeld van het effect van de keuze op andere terreinen. Wij kunnen vandaag x vragen en dan zitten we volgende week hier met een probleem bij y. Ik steun de staatssecretaris op dit pad, omdat ik hier veel te veel discussies hoor over wat we allemaal moeten doen, terwijl even later blijkt dat het toch weer niet goed is. We moeten verduurzamen, maar kernenergie is niet goed. We moeten bijmengen, maar nu niet. Zo gaan we er met elkaar niet komen. Ik ben ervan overtuigd dat de staatssecretaris op een later moment ons als Kamer zal informeren over wat er wel en niet kan. Dat daar dan een Europees perspectief bij hoort, is voor ons als CDA duidelijk.

De voorzitter:

Voordat u doorgaat, heeft de heer De Hoop een opmerking.

De heer De Hoop (PvdA):

Ik vind het een beetje flauw, want ik vraag helemaal niet om een onbehoedzame staatssecretaris. Ik denk dat het een relevant punt is om naar voren te brengen. Mede gezien de hongercrisis vind ik het nuttig om dit te agenderen bij de Transportraad. Dat daar niet voor gekozen wordt, accepteer ik, maar ik vind het wel vervelend dat dat wordt weggezet als iets onbehoedzaams. We zitten met een urgent probleem en het had relevant kunnen zijn om het te agenderen. Ik vind het niet correct als dat onbehoedzaam wordt genoemd. Het is gewoon een relevant probleem. Dat hadden we kunnen agenderen. Ik accepteer het dat het niet gedaan wordt, maar ik vind het te makkelijk als dit op deze manier wordt weggezet. Kernenergie hoeft hier ook niet bij te betrekken. Daar maak ik bezwaar tegen.

De heer Van der Molen (CDA):

Maar u kunt niet eindeloos bezwaar maken tegen de argumenten die iemand anders gebruikt. Dan zou het in dit huis wel heel gek worden. Dan zou je kunnen zeggen: u mag geen argumenten gebruiken die mij niet aanstaan. Ik neem de vrijheid om in dit huis mijn eigen woorden te kiezen. Als het hier al niet meer politiek mag zijn, dan gaan we sowieso de bietenbrug op. Mijn punt was niet om iemand onbehoedzaamheid te verwijten. Ik constateer dat de staatssecretaris hierin behoedzaam opereert. Zij parkeert het onderwerp niet. Daarvoor wil ik mijn steun uitspreken. Dat betekent niet dat ik

andere partijen onbehoedzaam zou vinden. Vanuit het CDA vind ik dat we dit onderwerp op enig moment moeten agenderen. Daar wil ik dan graag een bewindspersoon bij hebben die precies weet wat de impact daarvan is, ook op andere terreinen. Zover ontlopen we elkaar dus niet.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger nog even.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik deel geheel met de heer Van der Molen dat we een bewindspersoon willen hebben die weet waar het over gaat. Hij zegt: ik wil dat de staatssecretaris behoedzaam opereert. Weken geleden zijn we hier voor het eerst over begonnen toen de World Health Organization en de Food and Agricultural Organization zeiden dat er een voedselcrisis aankomt. Toen heeft de staatssecretaris gezegd dat zij in gesprek zou gaan met de minister van Landbouw. Volgende week hebben wij de Transportraad, maar dat gesprek heeft nog niet plaatsgevonden. En nu zegt de staatssecretaris: ik wil het er niet met mijn Europese collega's over hebben. Het gaat om het agenderen. Je hoeft niet gelijk in oplossingen te schieten, maar je moet het probleem identificeren. Ik vind het jammer dat dat niet gebeurt. Dat noemt het CDA behoedzaam. Mijn vraag is dan: wanneer verwacht het CDA van deze staatssecretaris, van dit kabinet, dat er een eerste aanzet is om dit wél Europees te agenderen? Over welke termijn hebben we het dan?

De heer Van der Molen (CDA):

Dat is afhankelijk van het moment waarop de staatssecretaris dit weer Europees kan gaan bespreken. Het moet er ruim voor zijn, wil de Kamer nog een kans hebben daar een mening over te hebben. Daar hangen wij geen datum aan. Ik ben ook teleurgesteld dat de minister van Landbouw nog niet met de staatssecretaris om tafel heeft gezeten. De staatssecretaris heeft die bereidheid, maar ik zie een minister die zich drukker maakt over vlees en zuivel dan over gewassen en bijmenging. Ik zou die prioriteit ook liever ergens anders hebben willen leggen. Ik had graag gezien dat de staatssecretaris al met de minister om de tafel had kunnen zitten. Zij meldt de Kamer dat het snel gaat gebeuren en daar ben ik blij mee.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dat is niet helemaal een antwoord op mijn vraag. De heer Van der Molen weet ook dat er met zeer grote regelmaat Transportraden plaatsvinden. Daarnaast zijn er Landbouwraden. Kennelijk wil het kabinet er eerst onderling over spreken: hoe kijken we naar het probleem van voedselgewassen in de tank in het licht van een voedselcrisis? Wanneer wil de heer Van der Molen dat de staatssecretaris bij de Kamer terugkomt met: we hebben ernaar gekeken en zo identificeren we het probleem? Hebben we het dan over een termijn van twee weken? Hoeveel urgentie voelt de heer Van der Molen?

De heer **Van der Molen** (CDA):

Dit is geneuzel op de vierkante millimeter. Ik heb er geen datum bij. Buiten de microfoon wordt nu gezegd "het heeft dus geen urgentie", maar het heeft helemaal geen nut om hier in het wilde weg een datum de lucht in te slingeren. Als dit onderwerp bij een landbouwoverleg of bij een eerstvolgende Transportraad op de agenda staat, ga ik ervan uit dat het kabinet bij het eerstvolgende moment voorbereid aan de start staat. Terugrekenend betekent dat dat het kabinet een standpunt heeft moeten bepalen. Daar hoort bij dat het dat standpunt met de Kamer kan delen, zodat wij het er nog over kunnen hebben. Of dat over drie maanden, twee weken, vier weken, acht weken is, dat zal mij een rotzorg zijn. Als het maar op tijd is.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Gaat u verder met uw inbreng.

De heer **Van der Molen** (CDA):

Ik was nog bij mijn twee punten. De staatssecretaris sprak over de laadinfrastructuur. Wij zouden niet al te ingewikkeld willen doen over een systeem dat in China wordt ontworpen. Dat neem ik even mee terug naar mijn collega die dit onderwerp behartigt. De heer Koerhuis wees erop dat we volgende week nog een tweeminutendebat hebben over duurzaam vervoer. Wellicht vindt dat daar nog zijn plek, maar daarover wil ik nog even overleggen. Het was in ieder geval een helder antwoord van de staatssecretaris, waarvoor dank.

Voorzitter. Ik kom nog even terug op internationaal spoorvervoer. Ik heb de staatssecretaris gevraagd naar de mogelijkheden die er zijn als het gaat om de verbinding Amsterdam-Groningen-Hamburg. Dat is echt een wat verder reikende ambitie

achter het voorstel voor de Lelylijn. De staatssecretaris zegt dat over TEN-T geen afspraken worden gemaakt. Dat is helder, maar ik wil haar wel uitnodigen om in die wat verder reikende internationale treinverbindingen ook op enig moment de Kamer in haar visie op dit vlak mee te nemen. Dat zou wellicht ook handig zijn voor het gesprek met haar Duitse evenknie, zoals mevrouw Van Ginneken dat noemt.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van der Molen. Het woord is aan mevrouw Van Ginneken.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Voorzitter. Ik wil beginnen met een klein citaat uit de kosten-batenanalyse van het project Zeesluis IJmuiden: "Tussen 2020 en 2040 blijft de doorvoer van kolen en olie ongeveer gelijk, de vracht zou voor meer dan de helft uit fossiele brandstoffen bestaan. (...) Alleen in het scenario met de hoogste economische groei en met forse hoeveelheden fossiele brandstoffen zou de sluis rendabel zijn." Onze ambitie is 60% CO₂-reductie. Dat is de ambitie van het kabinet, die D66 van harte steunt. Dat betekent dat je anders naar de toekomst kijkt dan zoals geschetst wordt in de kosten-batenanalyse van Zeesluis IJmuiden. We weten dat die WLO-scenario's jaren oud zijn. Collega Kröger wees er ook al op. Mijn vraag aan de staatssecretaris was, is en blijft: als we nu met elkaar een discussie gaan voeren over alle projecten in het MIRT, lopen we dan niet het risico dat we op basis van dit soort kosten-batenanalyses keuzes maken, waardoor we geld op de verkeerde manier besteden en uiteindelijk onze ambitie om die 60% reductie te behalen, niet bereiken? Ik vraag met klem aan de staatssecretaris: kom voor het MIRT-debat met een inventarisatie van de MIRT-projecten, waarbij we dit risico lopen.

De voorzitter:

Op dit punt nog een vraag van de heer Koerhuis.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik was net gerustgesteld over de lijn van mevrouw Van Ginneken. Ze zei namelijk dat ze ziet dat zeevaart de toekomst heeft en dat ze de banen in de Amsterdamse en Rotterdamse haven wil behouden. Er zullen immers minder kolenschepen binnenkomen, maar meer waterstofscheepen. Maar nu komt toch weer de lijn naar boven dat die

zeesluis misschien voor niets is gebouwd, omdat er minder kolenschepen door komen. Ik zoek de bevestiging dat er andere schepen door gaan varen, bijvoorbeeld waterstof-, ammoniak-, groengasschepen, ...

De heer **Van der Molen** (CDA):

Koolzaad!

De heer **Koerhuis** (VVD):

En koolzaadschepen. De heer Van der Molen brengt me op een idee.

De **voorzitter**:

En uw vraag?

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik vraag de bevestiging dat dit nog steeds de lijn is van mevrouw Van Ginneken.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

De heer Koerhuis wil een herhaling van het debatje dat we net hadden. Toen zei ik -- dat ga ik nu maar herhalen, want het was toen een geruststelling voor de heer Koerhuis, dus ik hoop dat het deze keer ook zo is -- dat de heer Koerhuis kennelijk al precies weet waar de pijpleidingen moeten komen en welke havens nog rendabel zijn. Mijn pleidooi is juist dat de boel gaat schuiven en dat we andere spullen gaan vervoeren. Dat zou kunnen betekenen dat ze van en naar een andere plek gaan dan we destijds dachten toen we de plannen maakten. Dat betekent dat de keuzes over waar je je geld het beste op kunt inzetten, veranderen. Vandaar dat ik de staatssecretaris heb verzocht om met een overzicht te komen van waar we het risico lopen dat de situatie op een fossiele toekomst is ingeschat, terwijl we koersen op een niet-fossiele toekomst.

De **voorzitter**:

Meneer Koerhuis, volgens mij bent u het echt met elkaar eens.

Mevrouw Van Ginneken, vervolgt u uw betoog, zou ik zeggen.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik deel uw analyse dat we het volgens mij hartstikke eens zijn. Ik wilde mijn betoog hierbij laten, omdat dit mijn belangrijkste vraag aan de staatssecretaris was.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Van Ginneken. Mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Ik citeer: "Het is niet meer vanzelfsprekend dat je zomaar voedsel tot je beschikking hebt". Dat is een citaat van de minister van Landbouw, vandaag na overleg met zijn collega's in Europa, over de dreigende voedselcrisis. Ik zie in het artikel dat hij zich zorgen maakt over de vleesconsumptie. Hij denkt in ieder geval dat daar winst te behalen is. Ik hoop dat de staatssecretaris de zorg vanuit de Kamer hoort, dat het heel duidelijk is dat we echt moeten kijken naar de inzet van voedselgewassen in de transportsector. Ik zou heel graag in reactie op deze tweede termijn een tijdpad van de staatssecretaris krijgen over wanneer zij gesproken heeft met de minister van Landbouw en terugkomt naar de Kamer met het antwoord op de vraag wat wij hiermee kunnen als Nederland. Dat is niet zozeer omdat wij zelf zoveel voedselgewassen bijmengen, maar omdat we ze produceren en omdat we een stem in Europa zijn.

Dan nog een andere vraag ...

De voorzitter:

Mevrouw Kröger, nog een vraag van de heer Koerhuis op het vorige punt.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik wil de heer Van der Molen ondersteunen, ook richting de staatssecretaris. De staatssecretaris vindt het heel lastig om met een tijdpad te komen, omdat ze afhankelijk is van de minister van Landbouw. De minister van Landbouw wordt geciteerd. Er wordt heel veel over voedsel gesproken. Ik stel voor dat mevrouw Kröger haar inbreng deels ook doet bij de commissie LNV, want het gaat nu wel heel veel over voedsel en landbouw. Het gaat zelfs over uitspraken die de minister van Landbouw doet. Ik wil de staatssecretaris bijvallen.

De voorzitter:

Een heldere oproep. Daar kan de staatssecretaris straks zelf op reageren. Mevrouw Kröger, heeft u er behoefte aan om hierop te reageren?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Zeker, voorzitter. Wij, Europa en dit kabinet hebben ervoor gekozen om voedselgewassen te gebruiken in transport. Sterker nog, we gaan door met het grootschalig inzetten van biobrandstoffen, ook voor de luchtvaart. Dat brengt verantwoordelijkheden met zich mee en dat zijn ook verantwoordelijkheden voor bewindspersonen die over transport gaan. Daarom stel ik deze vraag aan de bewindspersoon die hier tegenover mij zit vanwege een Transportraad. Daarnaast zal GroenLinks dit zeker ook op andere plekken agenderen, zoals bij Landbouw en Natuur. Voorzitter. Ik had nog één vraag. De staatssecretaris zegt dat voor non-CO₂-effecten van de luchtvaart weinig praktische handvatten zijn. Eigenlijk zijn er best praktische handvatten en dat zit 'm in de brandstofkwaliteit. Een hogere brandstofkwaliteit veroorzaakt minder non-CO₂-effecten. Ik hoop dat de staatssecretaris dat als thema met de minister kan bespreken om de impact van de luchtvaart te reduceren. En ten slotte op het punt van de WLO-scenario's die ten grondslag liggen aan onze grote infrastructurele projecten. Ik zie uit naar de brief voor het MIRT-debat, maar ik ben het wel eens met mijn collega van D66 dat we iets meer nodig hebben om dan een goed debat te kunnen voeren. Ik wil heel graag weten wanneer er een WLO-scenario ligt op basis van de 1,5 graad. Kan de staatssecretaris ons dat voor het debat laten weten?

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan zijn we aan het einde gekomen van de tweede termijn van de zijde van de Kamer. Ik kijk naar de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik denk dat ik wel meteen kan antwoorden.

De **voorzitter**:

Dan stel ik voor dat we beginnen met de beantwoording van de zijde van de staatssecretaris. Het kan zijn dat er straks nog een korte schorsing moet zijn, maar dat zien we dan wel.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Veel dank voor de flexibiliteit. Ik zou graag willen beginnen met de vraag van de heer Koerhuis over het verschil tussen de Europese ambitie met betrekking tot laadpunten. Hij vraagt hoe het kan dat Nederland 1,7 miljoen van de 3 miljoen levert. Het Europese getal betreft alleen de publieke laadpunten en de 1,7 miljoen betreft ook de niet-publieke laadpunten. Dat zijn dus ook private laadpunten. Het is wel zo dat Nederland koploper is qua aantal laadpunten, ook publiek gezien. Daardoor is het grote verschil te verklaren en krijg je toch een goede dekking over heel Europa.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik begrijp dat het misschien iets te veel gevraagd is, maar kan de minister die cijfers iets meer uitsplitsen? Dan zou mijn vraag zijn: wat is dan onze doelstelling voor publiek en privaat uitgesplitst, voor EU en Nederland? Dat zou prettig zijn.

De **voorzitter**:

Oké, dank. Heldere vraag. De staatssecretaris.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik zeg dat toe voor het debat over duurzaam vervoer. Dan heeft u die informatie als commissie tot uw beschikking.

De heer Koerhuis voelde dat er iets op het puntje van mijn tong lag met betrekking tot walstroom voor kleine schepen. Dat klopt. Alles onder de 5.000 bruto tonnage heeft geen walstroomverplichting.

De heer Koerhuis had nog een punt over de betaalbaarheid van elektrische voertuigen richting 2035. Er komen steeds meer modellen. Zoals gezegd, is elektrisch duurder in de aanschaf, maar wel goedkoper in het gebruik. De ervaring leert dat het Europese bronbeleid relatief kosteneffectief is om de klimaatdoelen te halen. Overigens heeft de Kamer gevraagd, met de motie-Boucke, om 2030 te hanteren als datum. Ik voer dat natuurlijk uit, want de Kamer is de baas. In Maastricht zou ik zeggen "de raad is de baas", maar hier is de Kamer dat.

Ik wil graag even ingaan op de zorg die geuit wordt door de heer De Hoop en mevrouw Kröger met betrekking tot de biobrandstoffen. In de eerste plaats inhoudelijk. In lijn met het duurzaamheidskader zetten we in op een snelle afbouw van biobrandstoffen. De EU-

review bevat een subverplichting synthetische kerosine. We zetten in op snellere verhoging van deze doelstelling.

Mevrouw Kröger sprak net over mijn collega van Landbouw, die overigens sterk begaan is met het thema voedselveiligheid. Dat zijn wij allemaal. Niemand wil honger en we moeten niet proberen elkaar dat aan te wrijven, want dat is niet oké. Ik ben net bij het World Economic Forum geweest. Daar is ook uitgebreid gesproken over deze problematiek. Het is dus echt wel iets waar we veel over nadenken en waarover we ook moeten nadenken, want het is een terechte zorg die we allen delen. We willen geen honger in de wereld. Wat ik wel belangrijk vind, is zorgvuldigheid in het proces. Ik voer dat gesprek met mijn collega. Ik kan wellicht toezeggen dat er op de Transportraad in een zin kan worden aangegeven dat wij aan het inventariseren zijn wat te doen op het moment dat het wel een impact kan hebben op de voedselvoorziening. Dan is het signaal afgegeven en kunnen lidstaten dat wellicht oppakken en daar het hunne mee doen. Ik hoop dat dat een handreiking is die geaccepteerd wordt. Het gesprek met mijn collega-minister is overigens al vrij tijdig; dat is op 9 juni. Ik wil toch eventjes te zijner verdediging aangeven dat hij echt ook wel het belang inziet van dit thema. Alleen, we hebben allemaal een hele volle agenda en het is niet zo gemakkelijk om afspraken in te schieten. Je hebt bijvoorbeeld ook veel ambtelijke voorbereiding nodig. Dus ik hoop toch ook op enig begrip. Ik weet dat sommige dingen in de politiek vaak wat langer duren dan de samenleving of zelfs de Kamer zou willen, maar ik vind dat ik dat verhaal ook moet vertellen. Dus bij dezen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik ben heel blij met de toezegging dat volgende week in ieder geval het signaal gegeven wordt dat Nederland hiermee bezig is, zodat andere lidstaten ... Nou ja, de staatssecretaris verwoordde het net zelf duidelijk. Ik ben ook blij dat het gesprek plaats gaat vinden met de minister van Landbouw. Dan zou ik heel graag nog horen wanneer we als Kamer terughoren wat de volgende stap is en hoe Nederland op het gebied van biobrandstoffen, maar ook op andere gebieden stappen gaat zetten om de voedselcrisis tegen te gaan.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Er is eind juni nog een Energieraad. Daar wordt de Richtlijn hernieuwbare energie geagendeerd. Daar gaan we het dus ook hebben over biobrandstoffen. Ik stel dus voor

dat ik tussen 9 juni en die Raad sowieso de Kamer informeer. Dat wil nog niet zeggen dat we dan echt al een hele stevige richting hebben, maar ik kan dan al wel wat meer aangeven over de uitkomsten van het gesprek en de objectieve impact die het een en ander naar wij vermoeden heeft.

De heer Van der Molen had nog een vraag over de verbinding Amsterdam-Groningen-Hamburg. Hij vroeg of we voornemens zijn om onze visie daarop te delen met de Kamer. Dit staat sowieso op de agenda van het overleg dat ik met mijn Duitse collega zal hebben. Het zal ook onderdeel zijn van de Lelylijnstudies.

Mevrouw Kröger had dus ook een punt over biobrandstoffen en voedsel, maar daar ben ik volgens mij al wel voldoende op ingegaan.

Dan had mevrouw Van Ginneken nog specifiek gevraagd naar Investico en het WLO-scenario. Ik heb hier vrij veel informatie op een rij staan. Wat er uiteindelijk staat, is dat dit ook voor u op papier gezet kan worden als u dat wenst. Ik zou willen voorstellen dat ik aan de commissie aanbied om de achterliggende informatie met de Kamer te delen, zodat er even gekeken kan worden of de lijn akkoord is. Ik kan het ook even voorlezen. Het is wat mevrouw Van Ginneken wil.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Volgens mij stelde de staatssecretaris mij impliciet, of misschien ook wel expliciet, de vraag hoe ik de informatie wil ontvangen. Het gaat mij erom dat we helder krijgen bij welke projecten we het risico uit het IJmuidersluisproject lopen dat ik net schetste, zodat we dat kunnen betrekken bij de afweging in de discussie over het MIRT. Ik hoef niet te weten wat de precieze bijgestelde prognoses van al die projecten zijn, want dat is natuurlijk een ontzettend grote klus. Dat wil ik ook even heel scherp stellen. Maar als we helder hebben bij welke projecten we dit risico lopen, dan kunnen we daar een goed debat over voeren. Als dat de informatie is die op het A4'tje van de staatssecretaris staat, dan vind ik het prima om die schriftelijk te ontvangen. Als daar andere informatie staat waarvan de staatssecretaris denkt dat die nuttig is voor ons, krijg ik die graag ook. Maar het gaat me nadrukkelijk om een inventarisatie van de projecten waarbij we een IJmuidersluisrisico lopen. Excuses dat ik deze sluis nu voor de derde keer als voorbeeld neem. Dat is mijn vraag.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik zal ervoor zorgen dat die informatie aan de commissie wordt toegestuurd.

Ik loop voor de zekerheid nog even mijn eigen lijstje af. Ik weet niet of de commissie nog antwoorden mist, maar volgens mij heb ik alles gehad.

De **voorzitter**:

Heel goed. Toch nog mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Misschien zit het in het lijstje met informatie die we nog schriftelijk krijgen. Over de WLO-scenario's was mijn vraag vooral wanneer de staatssecretaris het geactualiseerde WLO-scenario op basis van 1,5 graad verwacht. Dat kan ook schriftelijk aan ons medegedeeld worden.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Dat zullen we meenemen, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan zijn we aan het einde gekomen van dit debat, maar niet voordat ik de toezeggingen doorloop.

- De staatssecretaris zal op korte termijn een gesprek voeren met de minister van LNV over het omgaan met voedselzekerheid en de rol van biobrandstof, en zal de Kamer hierover informeren. Dat is een toezegging aan het lid Kröger en onder anderen de heer De Hoop.

- De staatssecretaris zegt toe in een brief over biobrandstoffen tevens in te gaan op de efficiency, beschikbaarheid en verdringingseffecten van biobrandstoffen. Dat is een toezegging aan het lid Madlener.

- De staatssecretaris komt schriftelijk terug op de vragen van het lid Van Ginneken over de vrachtwagenheffing, als ik het goed heb begrepen.

Ging het over de vrachtwagenheffing of over een ander onderwerp?

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Het ging over de andere mogelijkheden voor subsidie.

De **voorzitter**:

De andere mogelijkheden voor subsidie, inderdaad. U gaf aan dat een subsidiepot snel leeg was. Excuus. Dan hebben we het over hetzelfde onderwerp. We hadden de toezegging in ieder geval genoteerd.

- De staatssecretaris zegt toe de Kamer in een brief te informeren over de doelstellingen met betrekking tot laadpalen in de EU en Nederland, uitgesplitst naar publiek en privaat. Dat is een toezegging aan het lid Koerhuis.

- De staatssecretaris zegt toe in de Transportraad het Nederlandse standpunt ten aanzien van biobrandstof naar voren te brengen en voor de Energieraad in juni de Kamer over dit onderwerp te informeren. Dat is mede op verzoek van mevrouw ...

Staatssecretaris **Heijnen**:

Nee, het is iets minder scherp. Ik heb aangegeven dat de minister tijdens de Transportraad aan zal geven dat dit een onderwerp van gesprek is waarbij wij een en ander in kaart zullen brengen, en dat dat wellicht een suggestie kan zijn. Dat is het.

De **voorzitter**:

Ik snap het.

- Tot slot: de staatssecretaris zegt toe de Kamer schriftelijk te informeren over grote infrastructurele projecten waarbij mogelijk een risico bestaat in verband met de energietransitie. Mevrouw Van Ginneken refereerde aan de complexiteit bij de Muidersluis, als ik het goed heb.

Dat waren ze.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

En het WLO-scenario op basis van de 1,5 graad.

De **voorzitter**:

Excuus. Dat komt in dezelfde brief. Volgens mij zijn we er dan.

Met het afhandelen van deze toezeggingenlijst zijn we aan het slot van dit debat gekomen. Ik dank de staatssecretaris, de ondersteuning en u allen van harte. Ik wens u allen een heel fijne avond.

Sluiting 18.43 uur.