

Vergaderjaar 2022-2023

**Informele Transportraad op 27 en 28 februari 2023  
(Kamerstuk 21501-33, nr. 1004)**

Nr.

**VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**  
Vastgesteld op ... 2023.

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de minister en staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de geannoteerde agenda informele bijeenkomst van EU-transport- en energieministers op 27-28 februari 2023 te Stockholm (Kamerstuk 21501-33, nr. 1004).

De vragen en opmerkingen zijn op 16 februari aan de minister en staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van ... zijn deze door hen beantwoord.

Voorzitter van de commissie,  
Tjeerd de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,  
Wiendels

**I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties****Inhoudsopgave**

Inleiding	1
VVD-fractie	2
D66-fractie	4

**Inleiding**

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de geannoteerde agenda van de Informele Transportraad. Zij hebben hierbij hebben nog enkele vragen.

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van de geannoteerde agenda van de Informele Transportraad op 27 en 28 februari 2023. Zij hebben daarbij nog enkele vragen.

**VVD-fractie**

De leden van de VVD-fractie hebben eerder gelezen dat de staatssecretaris zich tijdens een eerdere transportraad niet heeft ingezet om als gevolg van EU-klimaatregels oneerlijke concurrentie van de lucht- en zeevaart aan de randen van de

Europese Unie (EU) te voorkomen. Deze leden willen weten of de staatssecretaris zich tijdens de informele transportraad op 27 en 28 februari hiervoor wel wil inzetten. Deze leden willen ook weten wat de Europese Commissie (EC) onderneemt om als gevolg van EU-klimaatregels oneerlijke concurrentie van de lucht- en zeevaart aan de randen van EU te voorkomen. Deze leden lezen dat de staatssecretaris vindt dat het in eerste instantie aan de EC is om met een oplossing hiervoor te komen. Het gaat immers om EU-klimaatbeleid. Deze leden lezen ook dat de staatssecretaris zich kan voorstellen dat de EC zich inzet voor het invoeren van vergelijkbare klimaatregels in luchtvaartverdragen. Deze leden willen weten of dit ook geldt voor luchtvaartverdragen die al zijn gesloten en die momenteel worden onderhandeld.

De leden van de VVD-fractie willen weten wat de stand van zaken is van de motie Koerhuis (Kamerstuk 21501-08, nr. 885) om zich in te zetten voor eerlijke concurrentie tussen de EU en de landen aan de randen van de EU, zowel voor vliegtuigen die op luchthavens in de EU landen als vliegtuigen die door het luchtruim boven de EU vliegen.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de staatssecretaris zich heeft uitgesproken om een hogere bijmengverplichting van biobrandstoffen voor de Europese luchtvaart in te voeren. Deze leden willen weten wat hier de stand van zaken van is. Ook willen deze leden weten of de staatssecretaris zich wil inzetten om een hogere bijmengverplichting van biobrandstoffen voor de luchtvaart aan de randen van de EU in te voeren.

De leden van de VVD-fractie willen weten wat de stand van zaken is van de motie Koerhuis om de ratificatie van het luchtvaartverdrag Qatar op te schorten. Ook willen deze leden weten wat de stand van zaken is van het corruptieonderzoek in het Europees Parlement. Deze leden hebben gezien dat vlieg- en rusttijden in de EU strenger zijn dan vlieg- en rusttijden in Qatar. Deze leden willen weten hoe de staatssecretaris zich gaat inzetten om strengere vlieg- en rusttijden aan de randen van de EU in te voeren.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de staatssecretaris toewerkt naar een klimaatbestendige Europese luchtvaart in 2050 en zich binnen de EU inzet voor scherpere klimaatdoelstellingen, waarbij het belang van een gelijk speelveld zo veel mogelijk in acht wordt gehouden. Deze leden willen weten voor welke scherpere klimaatdoelstellingen de staatssecretaris zich specifiek binnen de EU inzet en hoe de staatssecretaris ervoor wil zorgen er een gelijk speelveld blijft, zowel tussen de landen binnen de EU, als tussen de EU en de landen aan de randen van de EU. Deze leden willen ook weten in hoeverre de landen in de EU en de landen aan de randen van de EU een CO<sub>2</sub>-plafond voor de luchtvaart gaan invoeren.

De leden van de VVD-fractie lezen dat FuelEU Maritim onderdeel is van ReFuelEU. Ook lezen deze leden dat er op dit voorstel nog geen akkoord is tussen de Europese Raad en het Europese Parlement. Terwijl er bij de luchtvaart wordt gesproken over het type brandstoffen dat gebruikt moet worden, wordt dit voor scheepvaart vrijgelaten en worden brandstofeisen gesteld door middel van doelen (in de vorm van zogenaamde carbon intensity limits). Deze leden willen weten waarom er verschil is in brandstofeisen tussen de scheepvaart en de luchtvaart. Ook willen deze leden weten hoe de scheepvaart en de luchtvaart worden meegenomen in de verduurzaming van brandstoffen en op welke wijze er draagvlak wordt gehaald. De Rotterdamse haven raffineert een groot deel van de brandstoffen voor de scheepvaart en de luchtvaart in de EU. Deze leden willen tevens weten hoe de Rotterdamse haven wordt meegenomen in de verduurzaming van brandstoffen en op welke locaties in de Rotterdamse haven tot 2030 en 2050 er duurzame brandstoffen gaan worden geraffineerd.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de staatssecretaris zich inzet om een bijmengverplichting voor de Nederlandse binnenvaart in te voeren en andere EU-landen hierin mee te krijgen, om ervoor te zorgen dat er gelijk speelveld blijft tussen de landen binnen de EU. Deze leden willen weten wat hier de stand van zaken van is.

De leden van de VVD-fractie lezen dat EU-landen het niet altijd eens over het tempo waarin de transportsector klimaatneutraal kan zijn. Deze leden lezen ook dat Nederland ambitieuzer is in de onderhandelingen dan veel andere EU-landen. Deze leden willen weten voor welke scherpere klimaatdoelstellingen de staatssecretaris zich specifiek binnen de EU inzet en hoe de staatssecretaris ervoor wil zorgen er een gelijk speelveld blijft tussen de landen in de EU. Deze leden willen hierbij specifiek weten welke positie andere EU-landen hierin hebben, zoals Duitsland, België, Frankrijk en Polen. Ook willen deze leden weten wat de stand van zaken is van de motie Koerhuis voor het verduurzamen van het koeltransport.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de staatssecretaris benieuwd is naar de voorstellen in de EU-raad over het verduurzamen van zakelijke auto's en het invoeren van CO<sub>2</sub>-rapportages voor zakelijke auto's. Deze leden willen weten wat de financiële dekking is voor de voorstellen in de EU. Ook willen deze leden willen weten of de staatssecretaris van plan is om strengere voorstellen in Nederland in te voeren. Deze leden willen weten wat hiervan de impact is op het vestigingsklimaat in Nederland.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de staatssecretaris zich inzet om het Europese vervoersysteem toekomstbestendig te maken. De toegang tot voertuiggegevens is belangrijk voor een toekomstig

vervoerssysteem. Deze leden zien dat het opstellen van EU-dateregels voor voertuiggegevens is vertraagd. Deze leden willen weten in hoeverre een snelle invoering van EU-dateregels belangrijk is voor het beschermen van de positie van de voertuigeigenaar en -gebruiker en het creëren van een gelijk speelveld voor het midden- en kleinbedrijf (mkb). Ook willen deze leden weten in hoeverre de staatssecretaris zich inzet voor een snelle invoering van EU-dateregels, waarbij de voertuigeigenaar en -gebruiker de regie over zijn eigen vervoersgegevens houdt. Deze leden willen hierbij specifiek weten welke positie andere EU-landen hierin hebben.

### **D66-fractie**

De leden van de D66-fractie lezen dat staatssecretaris benieuwd is naar de voorstellen over het verduurzamen van de zakelijke wagenparken. Deze leden vragen de staatssecretaris of zij voornemens is tijdens de informele bijeenkomst haar inzet rond de zakelijke vlootnorm, opgeroepen in de motie van het lid Van Ginneken c.s. (Kamerstuk 31305, nr. 343) over het uitwerken van een nulemissie-vlootnormering, bekend wil maken. Spant zij zich in om de lezing van de juridische quickscan, die stelt dat een zakelijke vlootnorm verenigbaar is met EU-recht op basis van milieuwetgeving, hier te toetsen en bepleiten? Kan zij toezeggen om zowel in de beantwoording van dit schriftelijk overleg als in het verslag van de informele bijeenkomst hierop in te gaan?

De leden van de D66-fractie vragen de staatssecretaris naar haar (eerste) appreciatie van de nieuwe voorstellen van de EC over nieuwe vrachtwagens en touringcars, die bijvoorbeeld in het voorstel 45 procent minder uitstoot moeten hebben in 2030. Steunt de staatssecretaris deze voorstellen? Hoeveel megaton CO<sub>2</sub>-reductie (in 2030) zou dit kunnen betekenen voor Nederland?

De leden van de D66-fractie vragen de staatssecretaris nader toe te lichten in hoeverre de Nederlandse ambitie om honderd procent nieuwverkoop Electric Vehicles (EV) verenigbaar is met de EU-doelstelling van 2035. Welke implicaties heeft dit voor de handhaafbaarheid? Hoe zit dat met het vrije verkeer van goederen?

De leden van de D66-fractie vragen de minister om in het verwachte gesprek over de concurrentiepositie van de luchtvaart als gevolg van de Europese klimaatregels, zijn eerdere inzet op de herziening van de slotverordening nogmaals onder de aandacht te brengen. Het is van groot belang dat er binnen de slotcoördinatie nationaal beter kan worden gestuurd op duurzaamheid en netwerkqualiteit bij het uitgeven van slots. Op welke manier zal de minister dit punt opnieuw maken? Heeft hij hierbij medestanders? Is de minister voornemens om, bijvoorbeeld met zijn Franse collega, in te zetten op het reduceren van slots op korte vluchten die ook per trein kunnen worden afgelegd? Wanneer

verwacht de minister het wijzigingsvoorstel van de EC?

De leden van de D66-fractie lezen dat de minister zich kan voorstellen dat de EC inzet op het maken van vergelijkbare klimaatafspraken in luchtvaartverdragen met derde landen om de concurrentiepositie van de Europese luchtvaart te waarborgen en klimaatambities na te streven. De leden van de D66-fractie vragen de minister verder te specificeren of dat op dit moment al gebeurt in nieuwe verdragen? Zo nee, waarom niet? De minister geeft tevens aan dat het kabinet het in eerste instantie aan de EC laat om tot een oplossing te komen om de concurrentiepositie in stand te houden. Welke voorstellen heeft Europese Commissie tot nu toe gedaan? Wanneer wordt er verder ingegaan op de gedane voorstellen?

De leden van de D66-fractie maken zich zorgen over het struikelblok dat de minister voor Klimaat en Energie noemt in de triloofase van Refuel Aviation; het wel of niet gebruiken van low carbon brandstoffen om te voldoen aan de bijmengverplichting. Deze leden ondersteunen de voorkeur van het kabinet voor een submandaat zonder toevoeging van low carbon, om zo de (groene) productie van synthetische kerosine te stimuleren en een prikkel te geven aan de markt. Kan de minister aangeven welke lidstaten ook deze lijn volgen? Wat zijn de grootste tegenstanders hiervan en wat is hun afweging? Wat is het gevolg van het meenemen van low carbon in het submandaat voor de productie van en investeringen in synthetische kerosine? Is de minister voornemens om deze gevolgen aan te stippen en tot een oplossing hiervoor te komen, mocht in de triloofase worden besloten dat low carbon wel in het submandaat wordt meegenomen? Zo ja, welke mogelijkheden ziet hij om de productie en investeringen van synthetische kerosine aan te jagen op Europees niveau?

De leden van de D66-fractie zijn het met de minister eens dat een belangrijke randvoorwaarde voor de transitie naar een schone transportsector de beschikbaarheid van voldoende duurzame energiedragers zoals elektriciteit, biobrandstoffen en waterstof, en de bijbehorende tank- en laainfrastructuur is. Dit geldt ook voor de luchtvaart in het algemeen. Hoe ver is de minister met het opstellen van een visie, een plan en een groeipad tot 2030 en 2050 voor de productie, opslag en het transport van duurzame luchtvaartbrandstoffen? Hoe neemt hij de internationale context in de energietransitie daarbij mee? Deze leden vinden het van belang dat de productie van schone brandstoffen, de energiebehoefte daarvan en de beschikbaarheid, productie en import van deze energiebehoefte ook in internationale context wordt gestimuleerd, zodat innovaties en opschaling straks niet belemmerd worden door een tekort aan grondstoffen of andere obstakels in de energietransitie.

De leden van de D66-fractie hebben nog enkele vragen over de inzet van de minister naar aanleiding van het bereikte

akkoord over het Emissions Trading System (ETS). Vanaf 2028 kunnen ook internationaal vertrekkende vluchten onder het ETS komen te vallen wanneer de kwaliteit van Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) niet verbeterd wordt. Kan de minister reflecteren op deze ontwikkeling? Pleit de minister in Europees verband nog voor opname van de luchtvaart in Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM) of voor een andere grensheffing naast deze ontwikkelingen?

De leden van de D66-fractie vragen de minister de benodigde inspanning te verrichten in dit Europese verband om alle schepen vanaf vierhonderd ton onder het Europese ETS te laten vallen, conform de motie Tjeerd de Groot en Boucke (Kamerstuk 31409, nr. 388). Deze leden ondersteunen de aangegeven inzet van de minister om zeevaart onder de klimaatdoelen te laten vallen. Hoe zal de minister zich inzetten om dit op Europees niveau te bewerkstelligen? Is de minister voornemens om samen met andere ambitieuze landen op te trekken op dit onderwerp? De minister heeft ook aangegeven te kijken naar scheepvaartveiligheid in relatie tot de windparken op de Noordzee in samenwerking met België, Duitsland, Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk en Denemarken. Wat zijn de huidige ontwikkelingen op dat gebied? Zal de minister dit onderwerp aankaarten tijdens de informele transportraad?

De leden van de D66-fractie lezen dat lidstaten zullen spreken over het aantrekkelijker maken van internationaal personenvervoer per spoor en het combineren van vliegtuig-trein combinaties. Eerder heeft de staatssecretaris tijdens het commissiedebat Internationaal spoor op 15 september 2022 toegezegd in gesprek te gaan met de AirRail-partijen om het actieplan AirRail van meer ambitie te voorzien. Wat is de stand van zaken hiervan? Wanneer ontvangt de Kamer de evaluatie van de pilot met Thalys-KLM, die in november zou worden verstuurd? Welke vervolgacties heeft de staatssecretaris hieraan verbonden?

De leden van de D66-fractie lezen over de noodzaak van de Europese elektriciteitsnetsamenwerking als hefboom om de elektrificatie in mobiliteit te versnellen. Kunnen de bewindspersonen concreter ingaan op de huidige capaciteit van interconnecties en de benodigde capaciteit in 2030 en verder? Kunnen zij aangeven of de toekomstige capaciteit realiseerbaar is en zo nee, waarom niet?

De leden van de D66-fractie vragen de bewindspersonen in te gaan op hun inzet rond de regels voor groene waterstof zoals gepubliceerd door de EC op 13 februari 2022.

De leden van de D66-fractie vragen de bewindspersonen in te gaan op de voortgang in trilogieën in relatie tot de (aanvullende) ambities van RePowerEU. Klopt het dat de zowel de positie van het Europees Parlement als die van de

Europese Raad zijn gebaseerd op de oorspronkelijke Fit-for-55 voorstellen en dat de RePowerEU voorstellen betrokken zouden worden bij de triloofase? Bij hoeveel voorstellen is dat daadwerkelijk (succesvol) gebeurd? Kunnen de bewindspersonen een beeld schetsen van welke RePowerEU voorstellen conform het EC-voorstel tot meer ambitie, of juist niet, hebben geleid?

De leden van de D66-fractie lezen over de ontwikkelingen rond de Richtlijn Hernieuwbare Energie (RED) en wijzigingen voorgesteld over de toetsingswijze van ecologische impact van energietransitieprojecten. Kunnen de bewindspersonen dit nader duiden? Zijn de bewindspersonen het met deze leden eens dat de toetsing van ecologische impact niet dient te worden verlicht? Deze leden begrijpen dat de onderhandelingen rond de RED in een laatste fase zitten en deze nu vooral gaan over het ophogen van het totale doel van 40 procent naar 45 procent. Wat is de inzet van Nederland en wat is het krachtenveld? Is de minister het met deze leden eens dat Nederland moet pleiten voor het meest ambitieuze doel?

## **II Reactie van de bewindspersoon**