

Vergaderjaar 2020–2021

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 873

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 14 september 2021

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 27 augustus 2021 over de geannoteerde agenda van de informele Transportraad 22-23 september 2021 te Slovenië (Kamerstuk 21 501-33, nr. 871)

De vragen en opmerkingen zijn op 6 september 2021 aan de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 9 september 2021 zijn de vragen beantwoord.

De fungerend voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
A.A. Meijer

Vragen en antwoorden

Algemeen

De leden van de VVD-fractie vragen hoe de Minister en Staatssecretaris zorgen voor een eenduidige en afgestemde Nederlandse onderhandelingspositie in de Transportraad, de Milieuraad en andere EU-raden waar het gaat om de Fit-for-55 voorstellen en de transportsector.

De leden van de D66-fractie waren enorm verheugd te vernemen dat de Europese Commissie een pakket aan maatregelen heeft opgesteld om de uitstoot van broeikasgassen in 2030 met 55% te hebben verminderd. Zij zien dan ook uit naar de BNC-fiches om ook de reactie van het kabinet op dit ambitieuze pakket te vernemen. Gezien het een pakket is dat meerdere ministeries en Kamercommissies beslaat, vragen de leden van de D66-fractie hoe de inzet en behandeling van dit pakket op elkaar wordt afgestemd.

Er wordt een gedeelde Kabinetspositie opgesteld via de relevante BNC-fiches, die uw Kamer later deze maand nog toekomen. Voor alle onderhandelingen, ongeacht de raadsformatie, zal gelden dat de inzet in deze BNC-fiches het vertrekpunt van Nederland is. Uiteraard geldt dit ook voor de ambtelijke onderhandelingen die in Brussel plaats zullen vinden voorafgaand aan deze Raden. De daadwerkelijke inbreng per Raad wordt interdepartementaal afgestemd op basis van de agenda van de betreffende Raad. Uw Kamer wordt hier zoals gebruikelijk over geïnformeerd via de respectievelijke geannoteerde agenda's, waarbij vanzelfsprekend de reguliere afspraken met uw Kamer het uitgangspunt zijn.¹

De leden van de D66-fractie hopen dat met dit pakket een stevige impuls gegeven wordt aan zowel het Europese als Nederlandse klimaatbeleid en rekenen erop dat Nederland zich zal inzetten om de huidige ambities hoog te houden en waar mogelijk zelfs te verscherpen in de onderhandelingen die zullen volgen. Gezien het recent verschenen IPCC-rapport de noodzaak verder onderstreept om tot een ambitieuze reductie te komen, vragen deze leden zich af of de conclusies van het IPCC-rapport en het natuurgeweld (overstromingen en bosbranden) de onderhandelingsinzet van Nederland beïnvloedt. Zo ja, op welke manier? En zo nee, waarom niet?

Het recente IPCC-rapport maakt de noodzaak van snelle actie nogmaals duidelijk en is een steun in de rug voor de Nederlandse ambitie. Niet voor niets heeft Nederland met succes gepleit voor het EU-brede doel van ten minste 55% broeikasgasreductie in 2030 t.o.v. 1990. Met het huidige Fit-for-55-pakket beoogt de Europese Commissie (Commissie) hieraan uitvoering te geven. Over de precieze Nederlandse beoordeling van de individuele voorstellen wordt u nader geïnformeerd via de betreffende BNC-fiches.

De leden van de D66 fractie hebben begrepen dat het coronaherstelfonds ook gebruikt kan worden om te helpen bij het realiseren van de nieuwe infrastructuur. Deze leden vragen het kabinet of deze van plan is dit te doen. Zo nee, waarom niet?

¹ Kamerstuk 22 112, nr. 2898.

Zoals bekend laat het kabinet de keuze voor invulling van de Nederlandse herstelplannen onder de *Recovery and Resilience Facility* aan het nieuwe kabinet. Er kan daarom nog niet vooruitgelopen worden in hoeverre in de uiteindelijke plannen ook ondersteuning van nieuwe infrastructuur een plek zal hebben.

Trans-Europese Transportnetwerk (TEN-T)

De leden van de VVD-fractie vragen of de Minister en Staatssecretaris voornemens zijn om aandacht te vragen voor Nederlandse verbindingen of knelpunten in het Trans-Europese Transportnetwerk (TEN-T). Indien dit niet het geval is, waarom niet? Indien dit wel het geval is, welke verbindingen betreft het?

Nederland heeft veruit het meest uitgebreide TEN-T-netwerk van Europa. Een groot deel van ons nationale netwerk van wegen, spoor en vaarwegen maakt onderdeel uit van het TEN-T-netwerk en drie van de negen Europese transportcorridors lopen door Nederland. Ten aanzien van het TEN-T-netwerk zet Nederland in op het verbeteren van de kwaliteit van het bestaande netwerk door bij de Europese Commissie aandacht te vragen voor thema's als veiligheid (o.a. veilige overwegen spoor, aanleg van ligplaatsen voor de binnenvaart, buisleidingen), en een betere benutting van de bestaande infrastructuur door digitalisering en door verduurzaming van het netwerk via onder meer de uitrol van infrastructuur voor alternatieve (duurzame) brandstoffen. De Commissie heeft aangegeven geen aanzienlijke wijzigingen van het netwerk door te willen voeren, want om het netwerk te realiseren zoals dat in 2014 werd vastgelegd moeten al aanzienlijke investeringen worden gedaan. Daar waar eventueel wel sprake zal zijn van de mogelijkheid tot het toevoegen van nieuwe Nederlandse tracés aan het TEN-T-netwerk zal dat worden overgelaten aan een nieuw kabinet.

Luchtvaart

Het lid van de BBB-fractie vraagt wat de ambitie is van het kabinet als het gaat over de snelheid van invoering van meer duurzame brandstoffen voor de luchtvaart.

Het kabinet heeft als doelstelling dat in 2030 14% van de in Nederland opgenomen brandstoffen duurzaam is. Voor 2050 heeft het kabinet de doelstelling om volledig fossielvrij te vliegen. Deze doelstellingen zijn vastgelegd in de Luchtvaartnota die in november jl. naar Kamer is gestuurd.²

Het lid van de BBB-fractie vraagt welke belemmeringen het kabinet ziet als het gaat om meer duurzame brandstoffen voor de luchtvaart.

Zoals ik aan de Kamer heb gemeld in het actieprogramma Duurzame Brandstoffen dat in maart jl. naar de Kamer is gestuurd, zijn er meerdere obstakels voor de opschaling van de productie en afname van duurzame luchtvaartbrandstoffen. Zo gaat het actieprogramma in op de noodzaak voor technologische ontwikkeling, de behoefte aan een verbreding van de grondstoffenbasis voor de productie van duurzame luchtvaartbrandstoffen, het kostenverschil tussen fossiele kerosine en duurzame luchtvaartbrandstoffen en de noodzaak voor langdurig stabiel onder-

² Bijlage bij Kamerstuk 31 936, nr. 820.

steunend beleid. Voor nadere toelichting op deze problematiek verwijs ik uw Kamer graag naar dit actieprogramma.³

Het lid van de BBB-fractie vraagt welke financiële middelen de komende tien jaar nodig om deze doelen te halen en of deze middelen beschikbaar zijn.

De beoogde Europese bijmengverplichting, zoals deze in het kader van het *ReFuelEU Aviation* initiatief door de Commissie is gepresenteerd, verplicht brandstofleveranciers om een bepaald percentage aan duurzame luchtvaartbrandstoffen aan de fossiele kerosine bij te mengen. De kosten hiervoor zullen afhankelijk zijn van meerdere factoren, zoals de productiekosten, de kosten voor grondstoffen en het soort duurzame brandstof dat bijgemengd wordt. De luchtvaartsector zal de kosten voor de productie en het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen zelf moeten opbrengen en kan ervoor kiezen deze door te rekenen aan de passagiers. De invoering van een Europese bijmengverplichting heeft daarbij met het oog op het gelijke speelveld de voorkeur boven een nationale bijmengverplichting.

Wel is er behoefte aan aanvullende middelen voor innovatie om de verduurzaming van de luchtvaart te versnellen. In een gezamenlijke propositie van de sectorpartijen aan de Duurzame Luchtvaarttafel wordt een bedrag van gemiddeld 100 miljoen euro per jaar gevraagd voor innovatie tot 2030. In dit kader overweeg ik op dit moment ook om een aanvraag richting het Groeifonds te doen. In de huidige begroting van lenW zijn tot heden (nagenoeg) geen middelen voor de innovatie in de luchtvaart opgenomen.

De leden van de D66-fractie verwelkomen het plan van de Commissie om met een bijmengverplichting te komen voor de luchtvaart. Deze leden begrijpen uit het voorstel dat dit aandeel in 2025 zal starten met 2 procent, tot het uiteindelijk in 2050, 63 procent zal zijn. Gezien deze percentages zeer afwijken van de eerdere ambitie van het kabinet om in 2030 maar liefst 14% bij te mengen, zijn de leden benieuwd naar de inzet van het kabinet op deze inzet. Aangezien deze leden vooral graag een impuls zouden zien voor de markt in synthetische brandstoffen, zijn zij bovendien benieuwd naar de inzet van het kabinet op het percentage synthetische brandstoffen dat vanaf 2030 moet worden bijgemengd. Zij vragen het kabinet in hun inzet ook rekening te houden met de huidige en voorziene beschikbaarheid van duurzame alternatieve brandstoffen.

In het BNC-fiche voor het *ReFuelEU Aviation* voorstel zal het kabinet zijn positie ten aanzien van dit voorstel bekend maken. Hierbij zal ook de inzet ten aanzien van synthetische kerosine toegelicht worden.

Bovendien zijn de leden benieuwd wat het perspectief van het kabinet is op het feit dat er voor de luchtvaartsector voor een andere aanpak is gekozen met betrekking tot de bijmengverplichting dan voor de maritieme sector. Wat is de inschatting van het kabinet dat er voor de maritieme sector met een broeikasgasintensiteit is gekozen, terwijl het voor de luchtvaart over *Sustainable Aviation Fuel (SAF)* gaat?

Het *ReFuel Aviation* initiatief en het *FuelEU Maritime* initiatief beogen een verhoogde inzet van duurzame brandstoffen. Met *ReFuel Aviation* wordt

³ Kamerstukken 31 936 en 30 196, nr. 849.

voorgesteld het aanbod van duurzame brandstoffen te stimuleren middels een bijmengverplichting voor de brandstofleverancier. De Commissie heeft aangegeven dat een verplichting enkel voor aanbieders van brandstoffen aan de zeevaart maar beperkt effectief is om de verduurzamingdoelstellingen te behalen. Ook omdat in de zeevaart een grote verscheidenheid van (in de toekomst) toepasbare duurzame brandstoffen mogelijk is en dit moeilijker te ondervangen is met een bijmengverplichting. Daarnaast kunnen schepen relatief eenvoudig bunkeren in niet-EU landen en kunnen deze niet verplicht worden tot het bunkeren binnen de EU. Dientengevolge stelt de Commissie voor een op doelen gebaseerde verplichting tot het reduceren van de broeikasgasintensiteit van schepen te introduceren, om daarmee de vraag naar duurzame brandstoffen te stimuleren.

Zoals aangegeven in een eerdere Kamerbrief⁴ over luchtvaart, is de inzet van duurzame luchtvaartbrandstoffen een van de weinige manieren om de uitstoot van de sector op korte- tot middellange termijn binnen de sector zelf aanzienlijk te reduceren. Om deze reden is het verdere stimuleren van duurzame brandstoffen voor de luchtvaart wenselijk. Ook is in deze brief aangegeven dat een bijmengverplichting een efficiënte manier is om de vraag naar duurzame brandstoffen voor de luchtvaart te stimuleren. Als onderdeel van een bijmengverplichting kunnen aanvullende voorwaarden opgenomen worden die het omzeilen van de maatregel bemoeilijken.

Ook zijn de leden van de D66 fractie benieuwd of het kabinet van mening is dat uitwijkgedrag voor zowel de kerosinetaks als de bijmengverplichting voldoende voorkomen wordt met de huidige extra maatregelen. Deze leden zijn bijvoorbeeld benieuwd hoe het kabinet tegenover het sanctiebeleid voor het teveel tanken buiten de EU staat en of dit ter sprake zal komen bij de Raad. Deze leden zijn namelijk van mening dat stevige maatregelen nodig zijn om te voorkomen dat bunkeren nu vooral buiten de EU zal gaan gebeuren, wat mogelijk alleen maar tot meer uitstoot van koolstofdioxide (CO₂) kan leiden.

Onderdeel van het *ReFuelEU Aviation* voorstel is een verplichting voor luchtvaartmaatschappijen om ten minste 90% van hun brandstofbehoefte voor een vlucht vanaf een Unieluchthaven te tanken op de luchthaven van vertrek. Op deze manier tracht de Commissie te voorkomen dat luchtvaartmaatschappijen minder brandstof tanken in de EU. Ook geeft de Commissie aan dat zij in zal zetten op de invoering van bijmengverplichtingen voor de luchtvaart in landen buiten de EU en in ICAO-verband. Ook dit zal het omzeilen van een Europese bijmengverplichting tegengaan. In het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten wordt de invoering van een eigen nationale verplichting reeds overwogen.

Ten slotte zijn deze leden zeer positief gestemd over de introductie van andere maatregelen, zoals het afschaffen van de vrijstelling op kerosine en het stoppen met het uitgeven van gratis EU-ETS-rechten voor de luchtvaart en maritiem om deze sectoren te verduurzamen, alhoewel het ambitieniveau wat de leden betreft nog wel hoger had mogen liggen op enkele vlakken. Gezien deze onderwerpen niet op de agenda van deze Transportraad staan, zien deze leden uit naar het BNC-fiche voor het kabinetsstandpunt hierover. Wel vragen zij om hiervoor vast een tipje van de sluier te lichten en een eerste indicatie te geven van

⁴ Kamerstuk 31 936, nr. 726.

het krachtenveld, voor het geval het onderwerp toch ter sprake zal komen bij de Raad.

Het kabinet kan nog niet vooruitlopen op de inzet uit de verschillende BNC-fiches, zoals dat ook voor de andere voorstellen geldt. Uiteraard ontvangt uw Kamer deze spoedig. Daarbij ligt het niet in de lijn der verwachting dat deze voorstellen besproken zullen komen tijdens de aankomende informele Transportraad. Het Sloveense voorzitterschap heeft inmiddels aangegeven louter te willen spreken over het thema *e-mobility*, TEN-T en de inzet voor tank- en laadinfrastructuur voor alternatieve brandstoffen. Gezien het informele karakter van de bijeenkomst, is er hierover ook geen besluitvorming voorzien. Ten slotte zijn vrijwel alle lidstaten zich nog aan het beraden over de verschillende voorstellen, waardoor het krachtenveld grotendeels nog onduidelijk is.

Maritiem

De leden van de D66-fractie zijn zeer positief over het feit dat ook naar de maritieme industrie is gekeken voor vergroeningsmaatregelen, zeker gezien dit meewind en een extra impuls kan opleveren voor de Green Deal Maritiem waarin de eerste ambities van Nederland reeds zijn verankerd. Deze leden lezen dat de verwachting bestaat dat landen weliswaar vergroening in de maritieme industrie verwelkomen, maar de mate van ambitie bij verschillende lidstaten kan verschillen. Kan een beter beeld geschetst worden van hoe verschillende lidstaten hierin staan?

Op dit moment beraden veel lidstaten zich nog op hun positie voor wat betreft de voorstellen in het kader van het Fit-for-55-pakket. Over het algemeen wordt ruime steun verwacht voor de noodzaak ook de zeevaart te laten bijdragen aan klimaatbeleid, niet alleen via mondiale maatregelen, maar ook via EU-maatregelen. Op dit moment is het echter te vroeg om aan te kunnen geven wat hun positie is ten aanzien van de specifieke voorstellen.

De leden van de D66-fractie begrijpen dat vanuit de sector veel zorgen bestaan over de afstemming tussen het Europese en het mondiale maritieme speelveld. Zij lezen dat hier aandacht voor gevraagd zal worden, maar zijn benieuwd hoe het kabinet een betere afstemming zelf voor zich ziet en waarvoor precies gepleit zal worden. Ook hebben deze leden de zorg vernomen dat het onderscheid tussen schepen kleiner en groter dan 5.000 *Gross Tonnage* (GT) mogelijk zorgt voor een marktverstoring, omdat de markt voor kleinere schepen potentieel groter wordt. Deze leden zijn benieuwd hoe het kabinet tegenover deze zorg staat.

Het Europese beleid wordt ontwikkeld in nauwe samenhang met het mondiale beleid in de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). De Europese initiatieven worden in IMO-kader besproken en geven input aan het mondiale proces en omgekeerd zal het mondiale IMO-beleid doorwerken in de ontwikkeling van het Europese maritieme beleid. Het goede voorbeeld van de EU is ook daarom belangrijk voor het in gang zetten van de transitie naar een duurzame scheepvaart op mondiaal niveau.

Ten aanzien van de door de Commissie voorgestelde demarcatielijn van 5000 GT (bruto tonnage) moeten de voor- en nadelen worden bezien, zoals beperking van administratieve lasten voor kleine bedrijven versus het risico van een onbedoelde prikkel voor de inzet van kleinere schepen en minder effectiviteit. Het kabinet wil hierover met de Commissie in

gesprek. Over de precieze verdere inzet t.a.v. de verschillende voorstellen wordt u via de respectievelijke BNC-fiches nader geïnformeerd.

Alhoewel de leden van de D66-fractie begrijpen dat de BNC-fiches voor de verschillende voorstellen nog moeten komen, vragen deze leden vast een tipje van de sluier te lichten met betrekking tot specifiek de houding van de Commissie met betrekking tot *Liquified Natural Gas* (LNG) voor het geval dit bij deze Raad ter sprake komt. Deze leden vragen hierbij specifiek te reflecteren op de aard van LNG als zijnde een fossiele brandstof waar – zeker op termijn – alternatieven de voorkeur hebben.

Fossiel LNG kan bijdragen aan het reduceren van de uitstoot van broeikasgassen, mits een oplossing gevonden kan worden voor de uitstoot van onverbrand methaangas (methaanslip). De inzet van alternatieven als bioLNG en duurzaam geproduceerd synthetisch LNG kunnen bijdragen aan de reductie van uitstoot van broeikasgassen. In de voorstellen van de Commissie wordt hier rekenschap van gegeven. De Commissie stelt met het *FuelEU Maritime* voor om door middel van «*pooled compliance*» de inzet van alternatieve brandstoffen en nul-emissie technieken tijdig te bevorderen. Met de herziening van de AFIR stelt de Commissie voor dat lidstaten nationale beleidsplannen opstellen die verder ingaan op de uitrol van infrastructuur voor het aanbod van overige alternatieve brandstoffen in onder meer zeehavens en ten behoeve van de binnenvaart. Voor verdere duiding hiervan, verwijs ik u graag naar de nog te ontvangen BNC-fiches.

Ten slotte vernemen de leden van de D66-fractie graag van het kabinet hoe zij reflecteren op de zorgen die bij de sector leven over mogelijk uitwijkgedrag en of de voorziene maatregelen om dit te voorkomen voldoende zijn om een koolstofweglek te voorkomen. Hiervoor zijn deze leden ook benieuwd of en hoe het kabinet zelf van plan is de plannen van de Commissie van een mondiaal draagvlak te voorzien, bijvoorbeeld bij de *United Nations Climate Change Conference* (COP26) in november?

Ook de Commissie heeft in de voorstellen aangegeven dat uitwijkgedrag en koolstofweglek moeten worden voorkomen en dat de kans daarop toeneemt als de maatregelen tot hogere kosten leiden. Het kabinet hecht veel belang aan een mondiaal gelijk speelveld aangezien dit bijdraagt aan het creëren van de condities waarbinnen de verduurzaming van het maritieme cluster verwezenlijkt kan worden. Nederland zal hiervoor aandacht vragen, ook met het oog op de belangen voor en geografische positie van de Nederlandse zeehavens.

Nederland zal zich tijdens COP26 actief inzetten voor het vergroten van het mondiale draagvlak voor de verduurzaming van de zeevaart. Dit gebeurt onder andere door actieve participatie in vrijwillige initiatieven met de sector om nul-emissieschepen en -routes te ontwikkelen. Dit draagt bij aan de ontwikkeling van nul-emissie zeevaart en infrastructuur, waarnaast het ook het ontwikkelen van mondiale maatregelen kan stimuleren.

Tank- en laadinfrastructuur

De leden van de D66-fractie vinden het goed dat in het Fit-for-55 pakket ook rekening is gehouden met de benodigde (laad)infrastructuur om de transitie naar schonere brandstoffen te ondersteunen. Deze leden merken op dat het vooral om elektrische laadinfrastructuur lijkt te gaan, vooral voor de luchtvaart, en

vroegen zich af wat het perspectief van het kabinet hierop is en of zij van plan zijn dit ter sprake te brengen bij de Raad. Ook lazen deze leden dat een groep landen minder enthousiast is over het Commissievoorstel, gegeven hun focus op meer traditionele infrastructuur. Kan een indicatie gegeven worden om welke landen het gaat? En gaat Nederland proberen hen over de streep te trekken gezien een passende infrastructuur in heel Europa van essentieel belang is voor het succes van sommige andere maatregelen?

Het AFIR-voorstel (verordening infrastructuur alternatieve brandstoffen) bevat bindende doelstellingen voor weg, water en lucht in de vorm van capaciteits- en maximale afstandsdoelen voor elektriciteit en waterstof. Het voorstel heeft dus niet een focus op luchtvaart, maar omvat verschillende modaliteiten en energiedragers. De verwachting is dat enkele Oost-Europese lidstaten van mening zijn dat de transitie naar een schonere mobiliteitssector meer tijd zal vergen en dat eventuele investeringen in verduurzaming in dat licht beoordeeld moeten worden. Nederland zal zich inderdaad inzetten om deze lidstaten over de streep te trekken en op behoud van voldoende ambitie in de verordening.

De leden van de D66-fractie vragen hoe Nederland aankijkt tegen de kanttekeningen van het Europees Parlement dat de verschillen in geografische ligging en bevolkingsdichtheid beter moeten worden meegenomen in de Richtlijn. Zo ja, op welke manier? Zo nee, waarom niet?

Het voorstel stelt bindende doelstellingen voor het TEN-T kern- en uitgebreide netwerk. Deze doelstellingen zijn voor zowel Nederland als bijvoorbeeld Noord-Zweden gelijk terwijl de toekomstige behoefte van deze infrastructuur ondanks dezelfde ingroei van bijvoorbeeld elektrische voertuigen, heel verschillend kan zijn. Ik ben van mening dat kosteneffectiviteit van belang is en kan mij vinden in de kanttekening van het EP dat goed gekeken moet worden naar geografische ligging en bevolkingsdichtheid.

Het lid van de BBB-fractie vraagt hoe voorkomen kan worden dat het emissiehandelssysteem (ETS) voor wegvervoer uiteindelijk leidt tot een lastenverhoging voor de weggebruikers.

In een emissiehandelssysteem zorgt een prijsprikkel ervoor dat consumenten hun gedrag op een manier veranderen waardoor emissies kunnen worden bespaard. Het ETS verhoogt de kosten per liter brandstof. Op basis van de huidige voorstellen en het impact assessment van de Commissie wordt uitgegaan van 10 tot 20 cent per liter in 2030. Maar veel is nog onduidelijk en Nederland zal hier aanvullende vragen over stellen aan de Commissie. Indien het Commissievoorstel wordt aangenomen, zullen deze effecten zich op hun vroegst vanaf 2026 manifesteren. Voor het kabinet is belangrijk dat het klimaatbeleid betaalbaar blijft. Er zal dus goed gekeken worden naar de effecten van het Commissievoorstel. Met betrekking tot de uitgebreide kabinetspositie verwijs ik u naar het BNC-fiche dat later deze maand met uw Kamer zal worden gedeeld.

Het lid van de BBB-fractie vraagt wat de ambitie van de Minister en Staatssecretaris is als het gaat om hernieuwbare energie voor wegvervoer.

De ambities voor hernieuwbare energie voor vervoer zijn vastgelegd in het Klimaatakkoord. Ten opzichte van de huidige, nog te implementeren, *Renewable Energy Directive* (RED II) gaf het Klimaatakkoord een bijna

dubbel zo hoge ambitie aan met hernieuwbare energie voor wegvervoer als wat Europees minimaal verplicht was. Met de herziening van de RED II in het kader van Fit-for-55 zien we dat de EU bij deze ambitie aan lijkt te sluiten. Nederland ondersteunt dit, ook al zijn er wel nog vragen over de exacte reikwijdte van de verplichting. Voor nadere toelichting verwijs ik graag naar het aanstaande BNC-fiche over de RED.

De inzet van hernieuwbare energie kan behaald worden met biograndstoffen, hernieuwbare elektriciteit en hernieuwbare waterstof. Nederland steunt de aanpak van de Commissie om geavanceerde biograndstoffen op te schalen, de rol van hernieuwbare elektriciteit te versterken en stimuleren van hernieuwbare waterstof en daaraan gerelateerde synthetische brandstoffen op gang te helpen. Ook deze inzet past bij de kaders uit het Klimaatakkoord en het Duurzaamheidskader biograndstoffen.

Een groot deel van de Europese oplaadpunten voor elektrische auto's bevindt zich in Nederland (30%). Toch zijn er zorgen over de beschikbaarheid van laadpunten (in aantallen maar ook in spreiding over het land). Het lid van de BBB-fractie vraagt wie verantwoordelijk is voor de spreiding van het aantal laadpunten in Nederland en hoe de verantwoordelijkheid voor de realisatie hiervan tussen nationale en lokale overheid verdeeld wordt.

De rijksoverheid en decentrale overheden zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor de uitrol van publiek toegankelijke laadinfrastructuur. Om de decentrale overheden te ondersteunen, zijn er vorig jaar samenwerkingsovereenkomsten gesloten met zes Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) regio's die de gemeenten actief ondersteunen bij het realiseren van laadinfrastructuur, bijvoorbeeld door het opzetten van regionale aanbestedingen voor laadpalen waar gemeenten aan mee kunnen doen.

Het lid van de BBB-fractie vraagt wat de doelstelling is van de Minister en/of Staatssecretaris inzake het aantal laadpunten in Nederland over de komende jaren.

Het is de ambitie van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) om ervoor te zorgen dat de laadinfrastructuur geen drempel vormt bij de uitrol van elektrisch vervoer. Daarnaast zal Nederland voldoen aan de Europese verplichtingen waaronder de bepalingen zoals opgenomen in het voorstel tot herziening van de richtlijn infrastructuur alternatieve brandstoffen. Deze bepalingen moeten bijdragen aan het creëren van een Europees dekkend netwerk aan tank- en laadinfrastructuur voor alternatieve brandstoffen langs het TEN-T netwerk, iets waar Nederland ook voor heeft gepleit.