

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en de Minister voor Klimaat en Energie over het verslag van de Milieuraad op 28 juni 2022 (Kamerstuk 21 501-08, nr. 874).

De voorzitter van de commissie,
Tjeerd de Groot

De adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave	blz.
Inleiding	2
VVD-fractie	2
D66-fractie	4
BBB-fractie	5

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het verslag van de Milieuraad van 28 juni 2022, het gedeelte in de brief dat gaat over duurzaam vervoer. Zij hebben hierbij nog enkele vragen.

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van het verslag van de Milieuraad 28 juni 2022 in Luxemburg. Zij hebben daarbij nog enkele vragen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de stukken en hebben op dit moment geen vragen.

Het lid van de BBB-fractie heeft kennisgenomen van de brief van de Staatssecretaris en de Minister betreffende het verslag van de Milieuraad van 28 juni. Dit lid heeft nog wel wat vragen.

VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie lezen dat de hoofdambitie van het «Fit for 55»-voorstel, 55% CO₂-reductie, overeind blijft en dat dit een belangrijke prioriteit is van het kabinet. Maar omdat het een ambitieuze aanscherping betreft, lezen deze leden dat er diverse kleine of tijdelijke aanpassingen of uitzonderingen in het voorgestelde EU-handelssysteem van CO₂-rechten zijn doorgevoerd. Deze leden willen weten welke aanpassingen of uitzonderingen dit precies zijn. Ook lezen deze leden dat de Staatssecretaris heeft aangegeven liever geen van dergelijke aanpassingen of uitzonderingen te zien, maar hiermee kon instemmen om een meerderheid te bereiken. Deze leden willen weten waarom de Staatssecretaris dit niet wil, aangezien de mensen thuis en mkb'ers in Nederland ook zorgen hebben. Deze leden willen weten of de Staatssecretaris kan bevestigen dat de mensen thuis in Nederland geen CO₂-rechten hoeven te kopen en geen scherpe prijsstijging van CO₂-rechten gaan zien voor het verwarmen van huizen en het rijden van auto's. Deze leden willen ook weten wat er gebeurt met de opbrengsten van het veilen van CO₂-rechten voor het verwarmen van huizen en mkb-bedrijven en het rijden van auto's. Deze leden willen weten of de Staatssecretaris kan bevestigen dat deze opbrengsten in Nederland blijven en kunnen worden gebruikt voor het financieel compenseren van de mensen thuis en mkb'ers in Nederland en het verduurzamen van huizen, mkb-bedrijven en auto's in Nederland.

De leden van de VVD-fractie lezen dat in een aantal specifieke EU-landen stadswarmte-installaties extra gratis rechten krijgen, als zij een klimaatneutraliteitsplan opstellen en voeren. Deze leden willen weten welke EU-landen dit zijn. Ook willen deze leden weten waarom ervoor is gekozen om dit wel te doen voor stadswarmte-installaties en niet voor warmte-installaties bij de mensen thuis en mkb'ers.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de gratis CO₂-rechten voor de luchtvaart in de EU-landen worden uitgefaseerd per 2027. Deze leden willen weten of de Staatssecretaris het ermee eens is dat dit zorgt voor oneerlijke concurrentie langs de randen van de EU. Deze leden willen weten hoe de Staatssecretaris zich ervoor inzet om oneerlijke concurrentie te voorkomen, zoals met Turkije, Qatar en de Verenigde Arabische Emiraten.

De leden van de VVD-fractie lezen dat in de discussie over het voorgestelde EU-handelssysteem van CO₂-rechten, de Staatssecretaris heeft aangegeven dat het beperken van de mogelijke impact op kwetsbare huishoudens van groot belang is. Deze leden willen weten of dit ook geldt voor kwetsbare mkb'ers.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de Staatssecretaris heeft verzocht om nationaal aanvullende sectoren toe voegen (opt-in) onder het Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM). Deze leden willen weten wat dit precies betekent en voor welke aanvullende sectoren in Nederland de Staatssecretaris dit heeft verzocht. Ook willen deze leden weten of de Staatssecretaris de betreffende sectoren in Nederland hiervoor heeft geconsulteerd en wat er precies uit deze consultatie is gekomen.

De leden van de VVD-fractie willen weten hoeveel de bijdrage van Nederland aan het Social Climate Fund (SCF) is en waarvan deze bijdrage precies wordt gefinancierd. Ook willen deze leden weten wat de doelstellingen zijn van het Moderniseringsfonds, hoeveel de bijdrage van Nederland hieraan is en waarvan deze bijdrage precies wordt gefinancierd.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de Europese Commissie het veilen van de CO₂-rechten gaat uitvoeren voor het verwarmen van huizen en het rijden van auto's in Nederland. Deze leden van de VVD-fractie willen weten waarom de Europese Commissie dit doet, waarom Nederland dit niet zelf doet en hoe de Staatssecretaris ervoor zorgt dat de opbrengsten in Nederland blijven en kunnen worden gebruikt voor het financieel compenseren van de mensen thuis en mkb'ers in Nederland en het verduurzamen van huizen, mkb-bedrijven en auto's in Nederland. Ook willen deze leden weten wie gaat controleren hoeveel CO₂ de mensen thuis en mkb'ers uitstoten en welke consequenties er zijn wanneer er niet wordt voldaan aan de gekochte CO₂-rechten.

De leden van de VVD-fractie lezen dat er niets is veranderd aan het reductiedoel en dat in 2030 Europees breed 40% CO₂-reductie moet zijn ten opzichte van 2005. Deze leden constateren dat in Nederland de bevolking onverwachts fors is gegroeid en willen weten in hoeverre hiermee rekening wordt gehouden, aangezien in andere EU-landen de bevolking daalt. Deze leden willen weten hoe hoog het reductiedoel per hoofd van de bevolking per EU-land was de afgelopen jaren en hoe hoog dit reductiedoel is als rekening wordt gehouden met de forse bevolkingsgroei in Nederland. Deze leden willen hierbij weten of er een wijziging kan komen in het reductiedoel voor gebouwde omgeving en transport.

De leden van de VVD-fractie lezen dat het positief is dat de huidige tussendoelen in 2030 opgehoogd worden naar 55%. Deze leden willen weten waarom dit positief is.

D66-fractie

De leden van de D66-fractie vragen de Staatssecretaris of zij een actualisatie kan geven van de verschillende «Fit for 55»-voorstellen en hoe deze zich, qua ambitieniveau, verhouden tot de oorspronkelijke Europese Commissievoorstellen. Ook vragen deze leden de Staatssecretaris duidelijk te maken waar zij vindt dat Nederland concrete winstpunten heeft gemaakt in de onderhandelingen. Deze leden hebben uiteraard begrip voor de Brusselse dynamiek, waar niet alles binnen gehaald kan worden, maar zij hebben de Staatssecretaris nog niet zien schrijven over algemene oriëntaties die voor Nederland van enorm belang waren. Welke algemene oriëntaties zijn dat? En hoe borgt Nederland deze (succesvolle) resultaten in het vervolgproces?

Emissions Trading System (ETS)

De leden van de D66-fractie vragen de Minister voor Klimaat en Energie toe te lichten in hoeverre de zin «In een aantal specifieke lidstaten krijgen stadswarmte-installaties extra gratis rechten als zij een klimaatneutraliteitsplan opstellen en uitvoeren» voor Nederland van toepassing is. Deze leden vragen de Minister naar zijn appreciatie en gepleegde inzet ten behoeve van het schrappen van de conditionaliteit (korten gratis rechten bij niet nemen van rendabele energiebesparingsmaatregelen). Wat vindt de Minister hiervan? Klopt het dat hier gaat om maatregelen die deze bedrijven hoe dan ook moeten treffen als gevolg van wettelijke energiebesparingsplichten?

De leden van de D66-fractie lezen dat Nederland heeft gepleit voor een zogenaamde opt-in voor extra sectoren die moeten vallen onder het Emission Trading System for Buildings and Road Transport (ETS-BRT). Heeft de Minister al ideeën over welke sectoren dit in Nederland zouden kunnen zijn?

Effort Sharing Regulation

De leden van de D66-fractie lezen dat de verdeelsleutel van de Effort Sharing Regulation (ESR) ongewijzigd blijft en dat Nederland een doel van 48% reductie in 2030 ten opzichte van 2005 voor de ESR-sectoren te realiseren heeft. Kan de Minister aangeven hoe zich dit vertaalt naar CO₂ uitgedrukt in megatonnen? Is hier al een (indicatieve) opgave per sector te geven? Kan de Minister toelichten hoe het voorstel zich precies verhoudt tot de Europese en nationale doelstellingen van 60% en 55%?

Akkoord Verordening CO₂-normen voor voertuigen

De leden van de D66-fractie zijn verheugd met het akkoord een einde te maken aan verbrandingsmotor voor auto's. Deze leden constateren wel dat Nederland verdergaande ambities had op dit punt. Deze leden vragen de Staatssecretaris in hoeverre zij vasthoudt aan het streven om in Nederland in 2030 alleen nog nul-emissie auto's te verkopen. Heeft zij (straks) instrumenten om dit af te dwingen? Zo nee, wat betekent dat voor de bijdrage van de mobiliteitssector aan de klimaatdoelstellingen, nu weer een maatregel uit het mobiliteitspakket van het Klimaatakkoord zwakker is geworden na eerder uitstel en afstel van maatregelen? Kan de Staatssecretaris toelichten wat moet worden verstaan onder het voorstel voor de registratie van voertuigen die na 2035 uitsluitend op CO₂-neutrale brandstoffen rijden? Wat is hier haar inzet? Deelt de Staatssecretaris de opvatting van deze leden dat de toepassing van waterstof in het personenvervoer vanuit energetisch perspectief niet wenselijk is?

De leden van de D66-fractie constateren dat een uitzondering wordt gemaakt op de regels uit de verordening voor «niche»-fabrikanten. Dit terwijl het hier vaak gaat om dure auto's die worden aangeschaft door rijke mensen. Hoe weegt de Staatssecretaris dit? Vindt zij het wenselijk dat juist de rijkste mensen, die bovendien verantwoordelijk zijn voor disproportioneel aandeel van de wereldwijde vervuiling in relatie tot mensen met een kleinere portemonnee, ontkomen aan een bijdrage voor het klimaat? Vindt zij het gepast dat Ferrari, een bedrijf dat in 2021 een winst van 251 miljoen euro maakte en in 2021 meer auto's verkocht dan ooit, wordt ontzien?¹ Is zij bereid in Brussel een aanpak te bepleiten om deze bedrijven op een andere manier, met name financieel, te laten bijdragen aan het klimaatbeleid? Zo nee, waarom niet?

Trilog Alternative Fuel Infrastructure Regulation

De leden van de D66-fractie lezen dat de verplichting voor een elektrische laadpaal elke zestig kilometer geldt voor het TEN-T-kernnetwerk. Deze leden vragen de Staatssecretaris in hoeverre zij het nodig acht dat ook op het uitgebreide netwerk hieraan moet worden voldaan, gezien de grote omvang van de logistieke sector in Nederland.

Regels voor Euro VII/7

De leden van de D66-fractie hebben vernomen dat de Commissievoorstellen voor de verordening 715/2017 ofwel Euro VII/7 naar verwachting nauwelijks worden aangescherpt. Wat is de inzet van de Staatssecretaris? Vindt zij het niet verstandig hier wél eisen op te nemen, desnoods verder in de tijd geplaatst? Juist gegeven de lange doorlooptijd van dergelijke voertuigen is het de opvatting van deze leden dat (tijdig) werk moet worden gemaakt van de aanscherping van dergelijke regels.

BBB-fractie

Het lid van de BBB-fractie leest in de brief dat er naar aanleiding van het Fit-for-55-pakket, waar mogelijk, verder in kaart moet worden gebracht wat de gevolgen van dit pakket op nationaal beleid zullen zijn. Daarbij zal gekeken worden naar verdeling van opgaven tussen sectoren, verwachte CO₂-reductie, en de betaalbaarheid en financiële impact voor mensen, organisaties en bedrijven. Kan worden aangegeven wat er gaat gebeuren, indien een van deze punten en specifiek betaalbaarheid voor huishoudens en mkb in het geding gaat komen? En worden er negatieve gevolgen verwacht? Zo ja, welke? En kunnen de Staatssecretaris en de Minister een update geven over de trilogonderhandelingen, specifiek voor de overige lenW-voorstellen uit het Fit-for-55-pakket?

Het lid van de BBB-fractie leest ook dat de Raad heeft ingestemd met het voorstel tot aanpassing van de ETS-richtlijnen. Nederland had, aldus de brief, liever geen van dergelijke aanpassingen of uitzonderingen gezien, maar heeft alsnog ingestemd, gezien de tijdelijkheid van de uitzonderingen en de beperkte omvang. Waarom heeft Nederland, ongeacht de argumenten om alsnog in te stemmen, niet harder geprobeerd om te onderhandelen over de aanpassingen en uitzonderingen?

¹ Website The Guardian, «Ferrari reports record profits as supercar sales boom», 2 augustus 2022 (<https://www.theguardian.com/business/2022/aug/02/ferrari-reports-record-profits-supercar-sales>).

Het lid van de BBB-fractie merkt op dat iets verder in de brief wordt gesproken over tussendoelen en milestones. Zijn de tussendoelen bekend en wat wordt bedoeld met milestones? Is dit in principe niet een tussendoel? Zijn de milestones ook al bekend?

Het lid van de BBB-fractie merkt op dat de Commissie in 2023 of 2024 komt met een rapport dat ingaat op de mogelijkheden en noodzaak om landbouwemissies mee te nemen in de «Land Use, Land-Use Change and Forestry»-verordening (LULUCF), inclusief aanbevelingen, waaronder een doelstelling voor Agriculture, Forestry and Other Land Use (AFOLU). Heeft de Staatssecretaris inzichtelijk wat de negatieve gevolgen kunnen zijn voor de agrarische sector van Nederland, indien de emissies mee worden genomen in de verordening? Wordt hier onderzoek naar gedaan en hoe verloopt dit?