

Vergaderjaar 2022–2023

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 1005**

**VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld 27 februari 2023

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 6 februari 2023 over de geannoteerde agenda informele bijeenkomst van EU-transport- en energieministers op 27-28 februari 2023 te Stockholm (Kamerstuk 21 501-33, nr. 1004).

De vragen en opmerkingen zijn op 16 februari 2023 aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 23 februari 2023 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,  
T. de Groot

De adjunct-griffier van de commissie,  
Wiendels

## I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

### Inhoudsopgave

Inleiding	2
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 van de leden Koerhuis en Van der Molen (Kamerstuk 21 501-08, 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 ReFuelEU 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-dataregels voor voertuiggegevens is vertraagd. Deze leden willen weten in hoeverre een snelle invoering van EU-dataregels 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-dataregels, 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 31 305, 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 milieuevgeving, 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 netwerkkwaliteit 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 triloof fase 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 laadinfrastructuur 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 van de leden Tjeerd de Groot en Boucke (Kamerstuk 31 409, 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 (Kamerstuk 29 984, nr. 1004) 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 trilogie 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**

### **Duurzame Mobiliteit**

**1. De leden van de VVD-fractie lezen dat EU-landen het niet altijd eens zijn 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.**

In algemene zin verwijst het kabinet naar de zeswekelijkse brief van de Minister voor Klimaat en Energie<sup>1</sup>, waarin onder andere het standpunt ten aanzien van de CO<sub>2</sub>-normen wordt verwoord.

Alle EU-landen delen de ambitie om in 2050 klimaatneutraal te zijn. Eén van de manieren waarop de EU dit wil bereiken is een strengere norm voor de CO<sub>2</sub>-uitstoot door zware bedrijfsvoertuigen. De Commissie heeft op 14 februari hiervoor een voorstel gepubliceerd<sup>2</sup>. Eind maart wordt de appreciatie van dit voorstel met uw Kamer gedeeld middels een BNC-fiche.

<sup>1</sup> Zie Kamerstuk 22 112, nr. 3566 voor de laatste editie

<sup>2</sup> COM (2023) 88

Met België, Luxemburg en Denemarken heeft Nederland, voorafgaand aan het voorstel, de Commissie opgeroepen tot een ambitieus voorstel. In de EU-lidstaten vindt nu een standpuntbepaling plaats over het Commissievoorstel. Tijdens de aankomende raadsonderhandelingen over het voorstel zullen deze standpunten duidelijk worden. Deze nieuwe EU-norm zal voor alle EU-lidstaten gaan gelden, waarmee een gelijk speelveld gewaarborgd is.

Tot slot wordt er momenteel uitvoering gegeven aan de motie Koerhuis<sup>3</sup> over verduurzaming van het koeltransport. Het kabinet spreekt met lokale overheden, producenten van koelsystemen, vervoerders, verladers, en aanbieders van walstroominfrastructuur en vormt zo een beeld van hoe er vanuit de sector wordt gekeken naar de verduurzaming van het koeltransport. De Kamer wordt voor het zomerreces geïnformeerd over de vervolgstappen.

**2. 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.**

Op dit moment betreffen de genoemde voorstellen alleen nog een aankondiging van de Europese Commissie.<sup>4</sup> De precieze inhoud van de aangekondigde voorstellen is nog niet bekend, waardoor het op dit moment nog niet mogelijk is een appreciatie van de financiële gevolgen te geven. Het kabinet zal de Commissie vragen om meer informatie. Zoals gemeld in de voortgangsbrief Duurzaam Vervoer van 13 januari jl.<sup>5</sup>, worden momenteel de mogelijkheden onderzocht naar een nationale normering voor de zakelijke markt. Uw Kamer wordt hierover op korte termijn nader geïnformeerd in het kader van de rapportage over de uitkomsten van het IBO-Klimaat.

**3. De leden van de VVD-fractie lezen dat Nederland 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-dataregels voor voertuiggegevens is vertraagd. Deze leden willen weten in hoeverre een snelle invoering van EU-dataregels 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-dataregels, 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.**

De invoering van EU-dataregels voor voertuiggegevens biedt in potentie de consument keuzevrijheid in een gevarieerd aanbod van diensten en onderhoud. In beginsel vindt de Minister dat positief. De Minister realiseert zich echter dat voertuigen steeds complexere systemen aan boord hebben. Dit noodzaakt het vinden van een balans tussen enerzijds

<sup>3</sup> Kamerstuk 22 112, nr. 3483

<sup>4</sup> European Commission, Working Programme 2023

<sup>5</sup> Kamerstuk 31 305, nr. 380

het in staat stellen van autofabrikanten om hun verantwoordelijkheid te kunnen nemen voor het veilig functioneren van deze systemen en het veilig opslaan en gebruiken van voertuigdata. Anderzijds moet voorkomen worden dat de voertuigeigenaar en -gebruiker afhankelijk is van de voertuigfabrikanten voor toegang tot voertuigdata in het kader van bijvoorbeeld onderhoud en nieuwe innovatieve diensten. Zoals eerder aan de sector aangekondigd, zal het kabinet – zodra het tijdspad bij de Commissie helder is – het gesprek met de belanghebbenden starten om een gebalanceerde Nederlandse positie naar voren te brengen ten aanzien van toegang tot voertuigdata. Voor de invoering van deze regelgeving is de Commissie aan zet. De Commissie lijkt te willen wachten met de invoering van sectorspecifieke regelgeving (d.w.z. de toegang tot voertuigdata) tot er meer duidelijkheid is over de uitkomsten van de onderhandelingen tussen lidstaten over de horizontale regelgeving over het gebruik van data uit verbonden producten, de *Data Act*<sup>6</sup>. De *Data Act* zal gebruikers van verbonden producten, waaronder voertuigen, meer controle geven over het gebruik van hun gegevens. Het zal echter naar verwachting niet alle specifieke uitdagingen omtrent toegang tot voertuigdata adresseren, daarom is sectorspecifieke regelgeving mogelijk gewenst. Dit zal te zijner tijd exact bepaald moeten worden. De positie van andere EU-landen op de sectorspecifieke regelgeving voor voertuigdata is op dit moment nog niet publiek bekend.

**4. 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 31 305, 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?**

Het is nog te vroeg om Nederlandse plannen rondom de normering van de zakelijke markt tijdens de informele bijeenkomst bekend te maken, omdat hierover binnen het kabinet nog geen besluitvorming heeft plaatsgevonden. Als het kabinet kiest voor de verdere uitwerking van de normering zakelijke markt, dan wordt een concept regeling ter notificatie bij de Commissie ingediend, inclusief een juridische onderbouwing van de verenigbaarheid van de maatregel met het EU recht.

**5. 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?**

Op dit moment wordt het voorstel in detail bestudeerd. De appreciatie van het kabinet wordt eind maart met uw Kamer gedeeld middels het BNC-fiche. Als onderdeel van het BNC-fiche wordt uw Kamer geïnformeerd over de CO<sub>2</sub>-reductie die het huidige voorstel voor Nederland oplevert.

---

<sup>6</sup> COM(2022)68



**6. 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?**

Conform het klimaatakkoord en het coalitieakkoord is het de ambitie van het kabinet om per 2030 in Nederland alleen nog nieuwe zero-emissie-personenvoertuigen en -bussen te verkopen. Het is niet mogelijk om dit met een nationaal verbod te realiseren gezien de regels rondom het vrij verkeer van goederen (c.q. de EU interne markt). In het kader van het IBO-klimaat, en op verzoek van uw Kamer, worden scenario's onderzocht om bovenstaande CO<sub>2</sub>-reductiedoelstelling voor 2030 dichterbij te brengen.

**Luchtvaart**

**7. 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.**

Bij de Transportraad van 5 december 2022 was verduurzaming van de luchtvaart enkel een informeel agendapunt en bood daarmee geen discussieruimte om aandacht te vragen voor de concurrentiepositie van de lucht- en zeevaart. De Minister zal bij de komende informele bijeenkomst van transportministers dit onderwerp opbrengen en bij de Commissie aandacht vragen om vooral met nabij gelegen grote luchtvaartlanden buiten de EU afspraken over klimaatbeleid te maken.

Het kabinet is nog niet bekend met specifieke acties van de Commissie om oneerlijke concurrentie van de lucht- en zeevaartsector aan de randen van de EU te voorkomen, anders dan dat de Commissie klimaat meeneemt in haar externe luchtvaartbeleid. Nederland zal tijdens de informele bijeenkomst van EU-transportministers voorstellen om gezamenlijk met de Commissie en de EU-lidstaten potentiële maatregelen in kaart te brengen om open en vrije concurrentie te bevorderen. In de brief over het klimaatbeleid voor de zeevaart van 29 november 2022<sup>7</sup> is met de Kamer gedeeld dat bij de Europese Commissie de mogelijkheden zijn verkend tot het volgen van EU-klimaatregels in niet-EU zeehavens door middel van bilaterale verdragen met niet-EU landen. De Commissie is van mening dat zij hier de competentie voor heeft. De Commissie vraagt zich af in hoeverre het voorziene probleem (een ongelijk speelveld waardoor

<sup>7</sup> Kamerstukken 32 813 en 31 409, nr. 1141

schepen uitwijken naar niet-EU havens) zich zal voordoen. De inzet van het kabinet is om bij de Europese Commissie te blijven bepleiten dat zij hier voldoende aandacht voor heeft, bijvoorbeeld als er signalen vanuit de maritieme sector komen dat er sprake is van oneerlijke concurrentie.

Het kabinet blijft zich ook, samen met andere lidstaten en de Commissie, binnen de *International Civil Aviation Organization* (ICAO) inzetten voor ambitieus mondiaal beleid op gebied van verduurzaming van de luchtvaart, waarmee concurrentienadelen verminderd kunnen worden. Het is hierbij van belang te beseffen dat het veel tijd kost om tot bindende mondiale regels te komen. In Nederland en Europa kiezen we er om die reden voor om voorop te lopen in ons verduurzamingsbeleid waarbij nationaal en regionaal klimaatbeleid een negatieve invloed op de concurrentiepositie kan hebben. Er moet daarin dus constant een balans worden gevonden.

De afspraken die de EU heeft gemaakt met derde landen over het invoeren van vergelijkbare klimaatregels in luchtvaartverdragen verschillen per land. Landen die zijn toegetreden tot de Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte (ECAA) moeten het volledige pakket aan EU-luchtvaart wet- en regelgeving implementeren, waaronder klimaatregels. Met landen waar minder verregaande afspraken zijn gemaakt over markttoegang zijn ook minder verregaande afspraken gemaakt wat betreft klimaatmaatregelen.

In welke mate regelgevende convergentie moet worden nagestreefd en in welke mate markttoegang hier tegenover dient te staan, wordt vastgelegd in het onderhandelingsmandaat met het derde land of landen in kwestie. Nederland zet zich ervoor in bij nieuwe onderhandelingsmandaten afspraken te maken over vergelijkbare klimaatregels. Op dit moment wordt er echter niet gesproken over nieuwe onderhandelingsmandaten voor EU-luchtvaartverdragen met landen aan de randen van de EU.

**8. De leden van de VVD-fractie willen weten wat de stand van zaken is van de motie van de leden Koerhuis en Van der Molen (Kamerstuk 21 501-08, 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 mogelijke gevolgen van strengere EU wetgeving voor de concurrentiepositie wordt door het kabinet onder de aandacht gebracht van de Commissie, onder andere in het expertcomité waar het externe EU luchtvaartbeleid wordt besproken en waar Nederland aan deelneemt. Tijdens de informele bijeenkomst van EU-transportministers zal het kabinet hier wederom aandacht voor vragen en voorstellen om gezamenlijk met de Commissie en de EU-lidstaten potentiële maatregelen in kaart te brengen om oneerlijke concurrentie te voorkomen.

**9. 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.**

In lijn met doelen uit de Luchtvaartnota<sup>8</sup> zet het kabinet zich in voor hogere bijmengpercentages onder het ReFuelEU Aviation voorstel<sup>9</sup>. Dit geldt voor zowel de gehele verplichting als het sub-mandaat *Renewable Fuels of Non-Biological Origin* (RFNBO; synthetische kerosine). Op dit moment bevinden de onderhandelingen zich nog in de triloof fase. Daarbij blijft het kabinet benadrukken dat ze graag meer ruimte zou willen zien om nationaal hogere verplichtingen op te leggen.

Voor de beantwoording van uw vraag over de inzet om een hogere bijmengverplichting van biobrandstoffen in te voeren voor de luchtvaart aan de randen van de EU, wordt u verwezen naar het antwoord op vraag 7.

**10. 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.**

In afwachting van de uitkomst van het corruptieonderzoek in het Europees Parlement, is de afronding van het ratificatieproces van het EU luchtvaartverdrag met Qatar stilgelegd. Deze situatie is ongewijzigd.

Het is niet mogelijk om eenzijdig strengere vlieg- en rusttijden op te leggen aan andere landen. Daarom zet het kabinet zich ervoor in om dit in Europees verband mee te nemen in nieuwe onderhandelingsmandaten voor EU luchtvaartverdragen met landen aan de randen van de EU. Echter, op dit moment wordt er niet gesproken over nieuwe onderhandelingsmandaten met landen aan de randen van de EU.

**11. 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 EU heeft als lange termijn doel netto klimaatneutraliteit in 2050. De precieze scope van vluchten die daarvoor meetellen is nog onduidelijk, maar binnen het «Fit for 55-pakket» leiden de recent afgeronde herziening van het Europees systeem voor emissiehandel (EU ETS<sup>10</sup>) en het *ReFuelEU Aviation*-voorstellen tot verdere CO<sub>2</sub>-reductie in de Europese luchtvaart o.a. door verlaging van het ETS-plafond en het versneld uitfaseren van gratis rechten. Vorig jaar is door ICAO een mondiaal doel

<sup>8</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 901

<sup>9</sup> Huidige percentages ReFuelEU Aviation voorstel: 6% per 2030; 63% per 2050

<sup>10</sup> [https://www.consilium.europa.eu/translate/goog/en/press/press-releases/2022/12/18/fit-for-55-council-and-parliament-reach-provisional-deal-on-eu-emissions-trading-system-and-the-social-climate-fund/?\\_x\\_tr\\_sl=en&\\_x\\_tr\\_tl=nl&\\_x\\_tr\\_hl=nl&\\_x\\_tr\\_pto=sc](https://www.consilium.europa.eu/translate/goog/en/press/press-releases/2022/12/18/fit-for-55-council-and-parliament-reach-provisional-deal-on-eu-emissions-trading-system-and-the-social-climate-fund/?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=nl&_x_tr_hl=nl&_x_tr_pto=sc)

afgesproken van netto-nul CO<sub>2</sub>-emissies voor de internationale luchtvaart in 2050. Daarbij is echter, naar goed gebruik in het VN-systeem, de sterke verwachting van andere regio's dat Europa en de VS sneller richting de doelstellingen zullen bewegen en dat deze regio's ook anderen zullen helpen op basis van verantwoordelijkheid voor onze historische emissies en onze huidige welvaart. De Minister wil het doel in ICAO op mondiaal niveau zoveel mogelijk bestendigen via subdoelen en instrumenten, zoals een mondiaal subdoel voor de bijmenging van duurzame brandstoffen, een verlenging en zo mogelijk aanscherping van *Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA)* en een aanscherping van de CO<sub>2</sub>-standaard voor vliegtuigen. Op Europees niveau wil de Minister het gesprek op gang krijgen over onze regionale bijdrage aan het ICAO-doel. De vraag is hoeveel eerder dan 2050 de Europese luchtvaartsector het doel van netto-nul CO<sub>2</sub>-emissies zou kunnen bereiken en met welke instrumenten en middelen de EU andere regio's kan helpen. De inzet is om zoveel mogelijk CO<sub>2</sub>-reductie mondiaal te realiseren. Het kabinet houdt hierbij oog voor het belang van een gelijk speelveld en weegt dit af tegen de verschillende andere belangen.

In antwoord op de vraag 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: er zijn op dit moment (nog) geen andere landen die een nationaal CO<sub>2</sub>-plafond willen invoeren. Nederland loopt hierin voorop. Het kabinet verwacht dat dit kan veranderen. Indien het eind dit kwartaal door het kabinet te nemen principebesluit positief is, zal het systeem van een CO<sub>2</sub>-plafond verder uitgewerkt worden richting een concreet wetsvoorstel. Die concretisering en de grotere maatschappelijke druk om de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de luchtvaart te reguleren, zal naar verwachting voor stakeholders, ministeries en politici in andere landen het gesprek verder op gang brengen over de noodzaak en vormgeving van CO<sub>2</sub>-plafond. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat blijft in gesprek met de Commissie, andere landen en stakeholders om de werking van het instrument toe te lichten.

**12. 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?**

Het kabinet zet bij de geplande herziening van de EU slotverordening in op meer nationale beleidsruimte om duurzaamheid, netwerkqualiteit en vrachtoperaties mee te nemen in de slotallocatie. Deze inzet is door het kabinet als reactie op de publieke consultatie over de geplande herziening van de EU-slotverordening met de Commissie en de Kamer gedeeld<sup>11</sup>. Het standpunt van andere lidstaten is in deze fase nog niet bekend. Het is ook niet bekend met welk voorstel de Commissie zal komen, noch wanneer. De Commissie zit nog in de verkenningsfase en is recent een impact analyse gestart om de standpunten van stakeholders te inventariseren. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zal deelnemen aan deze

---

<sup>11</sup> Kamerstuk 22 112, nr. 3542

impact analyse om opnieuw de voor Nederland belangrijke punten onder de aandacht te brengen.

Ten aanzien van het reduceren van korte afstandstandvluchten worden de ontwikkelingen in Frankrijk nauwlettend gevolgd. Daarbij wordt wel benadrukt dat de Nederlandse situatie niet één op één vergelijkbaar is. In Frankrijk is het verbod uitsluitend gericht op binnenlandse vluchten. In Nederland is er bijna uitsluitend sprake van grensoverschrijdend commercieel vliegverkeer. Het kabinet kan op grond van Europese regelgeving (Verordening 1008/2008) niet eenzijdig vluchten tussen Nederland en andere Europese landen verbieden. In het kader van de aangekondigde herziening van de Europese regelgeving die hierover gaat (Verordening 1008/2008) zal Nederland zich inzetten voor verduidelijking en onderzoek naar verruiming van de mogelijkheden tot het beperken van korte vluchten in Europees verband, daar waar alternatief vervoer (zoals de trein) een goed alternatief biedt.

**13. 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?**

Zie voor het antwoord op de vraag in hoeverre in nieuwe verdragen afspraken gemaakt worden over vergelijkbare klimaatregels, ook het antwoord op vraag 7.

De Commissie onderstreept in haar externe luchtvaartbeleid het belang van internationale standaarden op het gebied van arbeid en klimaat en neemt dit mee in onderhandelingen met derde landen<sup>12</sup>. Daarnaast neemt de Commissie stevige «*fair competition*» clausules op in EU luchtvaartverdragen. In het EU luchtvaartverdrag met Qatar staan bijvoorbeeld uitgebreide afspraken over eerlijke concurrentie en financiële transparantie en kunnen er stevige maatregelen genomen worden indien Qatar zich niet aan deze afspraken houdt. Daarnaast zijn er afspraken gemaakt over het belang van verduurzaming en bevordering van de sociale dimensie waarmee de Commissie een juridische basis heeft om vermeende misstanden of het belang van verduurzaming aan te kaarten.

Het is niet mogelijk om vergelijkbare EU wet- en regelgeving op het gebied van staatssteun, financiële transparantie, arbeid en duurzaamheid eenzijdig op te leggen aan derde landen. Daarbij wordt er op dit moment niet gesproken over nieuwe onderhandelingsmandaten voor EU luchtvaartverdragen met landen aan de randen van de EU. Het kabinet wil daarom samen met de Commissie en de EU lidstaten inventariseren in hoeverre er andere potentiële maatregelen genomen kunnen worden om oneerlijke concurrentie tegen te gaan.

---

<sup>12</sup> Commission Communication of 2012 on «The EU's External Aviation Policy – Addressing Future Challenges» COM(2012) 556 final

**14. De leden van de D66-fractie maken zich zorgen over het struikelblok dat de Minister voor Klimaat en Energie noemt in de triloof fase 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 triloof fase worden besloten dat low carbon wel in het submandaat wordt meege-nomen? Zo ja, welke mogelijkheden ziet hij om de productie en investeringen van synthetische kerosine aan te jagen op Europees niveau?**

Tijdens de Transportraad van d.d. 2 juni 2022<sup>13</sup> is door middel van meerderheid ingestemd met de toevoeging van «*low carbon*» in de algemene oriëntatie over het *ReFuelEU Aviation*-voorstel<sup>14</sup>. Vanwege het belang van de totstandkoming van een Europese bijmengverplichting heeft Nederland destijds voor het voorstel gestemd. Vanwege de toevoeging van *low carbon* aan het voorstel ontstaat de mogelijkheid om naast groene ook blauwe waterstof te gebruiken in de productie van de duurzame brandstoffen. Hierdoor is er sprake van een niet-hernieuwbare grondstof voor de productie, aangezien deze toepassing zijn basis hoofdzakelijk kent vanuit kernenergie.

Tijdens de huidige triloof fase heeft het kabinet de voorkeur uitgesproken voor een sub-mandaat zonder gebruik van low carbon. Dit past beter bij de ambities voor de vergroening van de luchtvaart en zal zorgen voor investeringszekerheid. Zo is het voor de markt duidelijk dat opschaling van de productie en toepassing van groene waterstof nodig is om invulling te geven aan het sub-mandaat. Indien blijkt dat een akkoord alleen bereikt kan worden als *low carbon* wel op enige manier in het sub-mandaat meegenomen wordt, is dit acceptabel voor het kabinet, gelet op het grote belang van een Europese bijmengverplichting voor verduur-zaming van de luchtvaartsector.

**15. 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 laadinfrastructuur 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 interna-tionale context wordt gestimuleerd, zodat innovaties en opschaling straks niet belemmerd worden door een tekort aan grondstoffen of andere obstakels in de energietransitie.**

<sup>13</sup> Verslag EU-Transportraad d.d. 2 juni 2022: Kamerstuk 21 501-33, nr. 937

<sup>14</sup> COM(2021) 561

Het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat is bezig met het Nationaal Plan Energiesysteem (NPE), dat in de loop van 2023 zal verschijnen. Ten behoeve van het NPE is er onderzoek uitgevoerd naar de waterstofbehoefte van de Nederlandse luchtvaartsector richting 2030 en 2050. De uitkomst hiervan is 17 januari jl. met de Kamer gedeeld<sup>15</sup>. Naast de nationale capaciteitsvraag zal het NPE ook ingaan op vragen rondom productie, opslag en transport. De vraag, die in lijn is met de motie van het lid Boucke c.s.<sup>16</sup>, zal daarom zijn uitwerking vinden in het NPE.

**16. 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 (CORSA) 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 ETS-herziening<sup>17</sup> en de *Carbon Border Adjustment Mechanism*-verordening<sup>18</sup> (CBAM) zijn nu afgerond. Via het EU ETS heeft de EU van begin af aan druk gezet op het proces om te komen tot mondiale afspraken over reductie van CO<sub>2</sub>-emissies en tot de ontwikkeling van het CORSA. Met het oog op de eerstvolgende evaluatie van CORSA (voorzien in 2025) blijft die druk gehandhaafd, waar het gaat om het behouden van een goede werking van het CORSA en in reactie op pogingen van derde landen om het systeem op onderdelen te verzwakken. Het gaat dan om het emissiereferentieniveau dat tijdens de Algemene Vergadering van ICAO is vastgesteld, de kwaliteit van CO<sub>2</sub>-compensatieprojecten, de inzet van duurzame brandstoffen en vooral om het bevorderen van deelname van landen met een grote internationale luchtvaartsector.

De verantwoordelijkheid voor het instellen van systemen CBAM of andere afspraken ter bevordering van een gelijk speelveld ligt bij de Commissie. In de herziening van het ETS noch in dat van de CBAM is luchtvaart als CBAM-sector meegenomen. Er is een clause in de CBAM-verordening om eventuele uitbreiding naar transport te bestuderen met het oog op een besluit in 2025. In Europees verband zal ik daarom aandacht blijven vragen voor het meenemen van de luchtvaart in een CBAM en voor het bevorderen van klimaatmaatregelen in met name die derde landen, die direct buiten de Europese grenzen zijn gelegen en directe concurrentie voor de Europese luchtvaart betekenen.

**17. 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?**

<sup>15</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 1028

<sup>16</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 976

<sup>17</sup> COM (2021) 552

<sup>18</sup> COM (2021) 564

Zoals aangegeven in de brief bij het werkprogramma internationaal spoor<sup>19</sup>, werkt het kabinet dit jaar aan een strategie voor internationaal spoor waar dit werkprogramma een eerste stap in was. In het kader van die strategie wordt ook nagedacht over (een vervolg op) de actieagenda Trein en Luchtvaart<sup>20</sup> en of een grotere ambitie daarin mogelijk is voor partijen. Op dit moment worden door de partijen al goede stappen gezet: KLM heeft inmiddels mede op basis van de pilot met Thalys aangekondigd deze per 26 maart a.s. uit te breiden om zich zo voor te bereiden op de verdere afbouw van de vier vluchten per dag die zij nog uitvoeren tussen Amsterdam en Brussel. Op basis van de pilot zijn verschillende onderwerpen gedefinieerd waaraan KLM samen met Thalys en de andere AirRail-partijen wil werken om die te verbeteren, zoals het versoepelen van de transfer op Schiphol, het assisteren met bagage en de communicatie naar de klant. Welke rol het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat daar precies in kan spelen is nog onderwerp van gesprek. Eerst worden de resultaten van de evaluatie met de AirRail-partners besproken, waarna de Kamer naar verwachting op korte termijn hierover geïnformeerd zal worden.

### **Scheepvaart**

**18. De leden van de VVD-fractie lezen dat FuelEU Maritime 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.**

*FuelEU Maritime*<sup>21</sup> en *ReFuelEU Aviation* zijn twee afzonderlijke Europese verordeningen binnen het «Fit for 55-pakket», voor respectievelijk zeevaart en luchtvaart. *FuelEU Maritime* zet in op de reductie van de broeikasgasintensiteit van de aan boord gebruikte energie, door elke vijf jaar oplopende reductiedoelen te stellen. De zeevaartsector is geconsulteerd bij de totstandkoming van de conceptverordening van *FuelEU Maritime*. De reductiedoelen zijn te behalen door de inzet van verschillende hernieuwbare of koolstofarme brandstoffen. Er zijn vanuit zowel de algemene oriëntatie van de Raad als de amendementen vanuit het Europees Parlement voorstellen gedaan om het specifieke gebruik van RFNBO's (hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong) te stimuleren. De ontwikkeling van deze op hernieuwbare waterstof gebaseerde brandstoffen is nodig om de toekomstige reductiedoelen te kunnen behalen.

<sup>19</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 994

<sup>20</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 916

<sup>21</sup> COM(2021) 562



Onder de *ReFuelEU Aviation* verordening is opgenomen dat de luchtvaart per 2025 verplicht wordt om een bepaald volume duurzame kerosine bij te mengen door middel van een bijmengverplichting. In de Luchtvaartnota 2020–2050 zijn voor de inzet van duurzame kerosine doelstellingen opgenomen voor 2030 en 2050. Deze doelstellingen zijn bekrachtigd door sectorpartijen in het Akkoord Duurzame Luchtvaart<sup>22</sup>. Zoals aangegeven in de Kamerbrief over productie van duurzame brandstoffen voor de luchtvaart<sup>23</sup> hebben verschillende producenten reeds aangekondigd dat zij in het Rotterdams havengebied aanzienlijke volumes duurzame bioke-rosine gaan produceren.

Verschillen in de brandstofeisen tussen de scheep- en luchtvaart worden verder voornamelijk bepaald door de huidige structuurverschillen van de productie- en transportketens van de brandstoffen. Brandstoffen in gebruik door de scheepvaart kennen diverse samenstellingen, die regelmatig wisselen op basis van de oorsprong van de ruwe olie, bijmengoliën, en het beoogde gebruik. In vergelijking met de scheepvaart kent de luchtvaart minder diversiteit in de varianten, kwaliteit en samenstelling van de luchtvaartbrandstoffen.

Voor de ontwikkeling van duurzame brandstoffen in de zeevaart stelt de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) dit jaar een *Roadmap* Brandstoftransitie op. De gehele waardeketen wordt hierbij sterk betrokken, waaronder ook de Rotterdamse haven. Wat betreft de locaties in de Rotterdamse haven waar deze duurzame brandstoffen kunnen worden geproduceerd, geldt dat dit afhankelijk is van beschikbare (fysieke) ruimte in de haven, alsmede de milieu en veiligheidseisen die worden gesteld. Verschillende bedrijven hebben de Tweede Maasvlakte gekozen als locatie voor hun productie van duurzame brandstoffen.

**19. 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.**

Op ambtelijk niveau hebben er diverse gesprekken plaatsgevonden met de Commissie, België en Duitsland over de implementatie van de nieuwe Richtlijn Hernieuwbare Energie (REDIII) die in het kader van het «*Fit for 55*»-pakket wordt uitgewerkt. Inzet van Nederland bij de REDIII- implementatie<sup>24</sup> is om alle vervoerssectoren te laten bijdragen aan het realiseren van overkoepelende CO<sub>2</sub>-doel voor vervoer, op een manier die niet het gelijke speelveld verstoort tussen Nederland en de ons omringende landen. Die gesprekken verliepen in een constructieve sfeer en worden in maart van dit jaar vervolgd. Gedurende het implementatieproces van de REDIII wordt de Kamer op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen. In de Kamerbrief van 1 juli 2022<sup>25</sup> en in het commissiedebat Maritieme Zaken van 8 december 2022 is aangegeven dat met de verschillende stakeholders in de sector afspraken gemaakt gaan worden over de soorten hernieuwbare brandstoffen die veilig kunnen worden toegepast in de binnenvaart en de manier waarop deze brandstoffen daadwerkelijk aan de binnenvaart geleverd kunnen worden.

<sup>22</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 585, bijlage

<sup>23</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 901

<sup>24</sup> [https://energy.ec.europa.eu/topics/renewable-energy/renewable-energy-directive-targets-and-rules/renewable-energy-directive\\_en](https://energy.ec.europa.eu/topics/renewable-energy/renewable-energy-directive-targets-and-rules/renewable-energy-directive_en) en Kamerstukken 31 305 en 32 813, nr. 380

<sup>25</sup> Kamerstuk 32 813, nr. 1064

**20. De leden van de D66-fractie vragen de Minister de benodigde inspanning te verrichten in dit Europees verband om alle schepen vanaf vierhonderd ton onder het Europees ETS te laten vallen, conform de motie Tjeerd de Groot en Boucke (Kamerstuk 31 409, 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 omarmt de door de Tweede Kamer aangenomen motie van Tjeerd de Groot en Boucke<sup>26</sup>. De motie is in lijn met de inzet gericht op de uitbreiding van de scope van schepen van 5.000 naar 400 bruto tonnage. Tijdens de onderhandelingen over ETS bleek er onvoldoende steun te zijn voor directe uitbreiding van de scope. De onderhandelingen tussen het Europees Parlement en de Raad zijn inmiddels tot een einde gekomen. Hierin zal dus niets meer wijzigen. Wel kon uitbreiding worden bereikt van de scope van dataverzameling per 2025, in het bijzonder naar een deel van de kleinere cargo schepen (de categorie «*general cargo*») en offshore schepen. Dit is een eerste maar belangrijke stap voorafgaand aan uitbreiding van de scope van ETS. Vervolgens zal de Commissie uiterlijk eind 2026 een rapport indienen in het kader van de herziening van de ETS-richtlijn, waarbij uitdrukkelijk is voorzien dat een besluit wordt genomen over het onder de reikwijdte brengen van schepen tussen 400 en 5000 bruto ton. De Nederlandse inzet op dit punt richt zich daarom nu op deze herziening en het, samen met andere ambitieuze lidstaten op dit punt, overtuigen van de Commissie en de Raad.

**21. 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 belangrijkste ontwikkeling is dat al onze buurlanden op de Noordzee grote ambities hebben met windparken op zee. In aanvulling op de formele overlegplatforms, zoals de International Maritime Organisation (IMO) en de International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities (IALA), komen alle Noordzeebuurlanden vier keer per jaar samen om kennis en inzichten met elkaar te delen en elkaar vroegtijdig op de hoogte te brengen van nieuwe ontwikkelingen. Met Duitsland en Denemarken loopt een trilateraal traject om tot afstemming te komen van de begrenzingen van windparken in relatie tot de doorgaande internationale scheepvaartroutes, onder andere de druk bevaren route naar de Baltische Zee. Met België worden verkennende gesprekken gevoerd over de mogelijke gezamenlijke inzet van een noodhulpsleper, die kan worden ingezet om een driftend schip te onderscheppen voordat dit in een windpark belandt. Er is geen reden voorzien om dit onderwerp aanvullend aan te kaarten tijdens huidige informele bijeenkomst van EU-transportministers.

### **Dwarsverbanden**

**22. 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 intercon-**

<sup>26</sup> Kamerstuk 31 409, nr. 388

**necties en de benodigde capaciteit in 2030 en verder? Kunnen zij aangeven of de toekomstige capaciteit realiseerbaar is en zo nee, waarom niet?**

De huidige capaciteit van interconnecties wordt, door netbeheerder TenneT, ingeschat als voldoende tot en met 2025. Na 2025 neemt de leveringszekerheid af. Voor wat betreft de benodigde capaciteit geldt dat netbeheerders niet overal uit kunnen breiden, vooral door een tekort aan technisch personeel. Uitbreiding van bijvoorbeeld de interconnectie met België gaat ten koste van het aansluiten van windparken en zonneweides. Desalniettemin anticiperen de Nederlandse transmissiesysteembeheerders, zoals TenneT, op de verwachte groei in de behoefte aan interconnectiecapaciteit.

**23. 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 Europese Commissie op 13 februari 2022.**

Het kabinet maakt zich hard voor snelle vaststelling van de regels zoals die door de Commissie gepubliceerd zijn. De gepubliceerde regels acht het kabinet werkbaar voor de opschaling van zowel productie van hernieuwbare (c.q. groene) waterstof in Nederland, als import van hernieuwbare waterstofdragers uit derde landen. Voor de uitrol van elektrolyse in Nederland, gekoppeld aan hernieuwbare bronnen, geven de regels genoeg ruimte. Het grote aanbod aan offshore windenergie voldoet de komende jaren aan de betreffende regels. De snelle vaststelling is van fundamenteel belang: elk uitstel brengt het realiseren van de nationale en Europese waterstofdoelen voor 2030, en daarmee de verduurzaming van de transportsector, in gevaar.

**24. 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 triloogfase? Bij hoeveel voorstellen is dat daadwerkelijk (succesvol) gebeurd? Kunnen de bewindspersonen een beeld schetsen van welke RePowerEU voorstellen conform het Commissievoorstel tot meer ambitie, of juist niet, hebben geleid?**

Ja, zowel de positie van het Europees Parlement als die van de Raad op de Richtlijn voor Hernieuwbare Energie<sup>27</sup> (RED) en de Richtlijn voor energie-efficiëntie<sup>28, 29</sup> (EED) zijn gebaseerd op de *Fit for 55*-voorstellen van de Commissie. De Commissie heeft in haar *RePowerEU*-voorstel onder andere een voorstel gedaan tot het amenderen van de RED en de EED, met name de ophoging van de EU-doelen voor energiebesparing (van 9% naar 13%) en het aandeel hernieuwbare energie (van 40% naar 45%) en voorstellen voor versnelde vergunningverleningsprocedures voor hernieuwbare energie. De wetgevende voorstellen worden meegenomen in de trilogieën over de RED en de EED. Het Zweeds voorzitterschap wil de onderhandelingen in maart afronden. Uw Kamer zal over de uitkomsten van deze onderhandelingen worden geïnformeerd.

<sup>27</sup> Kamerstuk 32 813, nr. 1171

<sup>28</sup> Richtlijn (EU) 2018/2002

<sup>29</sup> Zie ook COM (2022) 160

**25. 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?**

Een onderdeel van de onderhandelingen over de Richtlijn voor Hernieuwbare Energie (RED) is het *RePowerEU*-voorstel voor versnelde vergunningverleningsprocedures voor hernieuwbare energie. De Europese Commissie heeft in haar voorstel aanpassingen voorgesteld aan de hernieuwbare energierichtlijn (RED). De voorstellen betreffen versnelling van de besluitvorming bij vergunningen, met behoud van de bescherming van natuur en milieu. Er worden onder andere wijzigingen voorgesteld over de toetsingswijze van impact van energietransitieprojecten. Het kabinet steunt het RED-voorstel voor een lichtere toets, omdat dit versnelde uitrol van energietransitieprojecten mogelijk maakt zonder structurele verslechtering van natuurinstandhouding. Significante negatieve effecten zijn nog steeds uitgesloten, of moeten worden gecompenseerd.

De lidstaten zijn verdeeld over de ophoging van het overkoepelende EU-doel in de RED naar 45% hernieuwbare energie, zoals voorgesteld door de Commissie in het kader van het *RePowerEU*-plan en zoals gesteund door het Europees Parlement. In de algemene oriëntatie over het RED-gedeelte van *RePowerEU* in de Raad op 19 december 2022 heeft de Raad vastgehouden aan een doel van 40%. De *RePowerEU*-voorstellen worden nu door het voorzitterschap betrokken bij de trilogie over de RED. Nederland behoort tot de groep van meer ambitieuze lidstaten die positief is ten opzichte van een ophoging van het doel voor hernieuwbare energie. Tegelijkertijd blijft het kabinet aandacht vragen voor mogelijke knelpunten in de tijdige uitvoering van hernieuwbare energieprojecten.