

Vergaderjaar 2021–2022

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 897

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 8 december 2021

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 15 november 2021 over o.a. de geannoteerde agenda Transportraad 9 december 2021 te Brussel (Kamerstuk 21 501-33, nr. 884).

De vragen en opmerkingen zijn op 29 november 2021 aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 1 december 2021 zijn de vragen beantwoord.

De fungerend voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

Vragen en opmerkingen vanuit de fracties en reactie van de bewindspersonen

Algemeen

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of het kabinet van mening is dat de focus moet liggen op de overstap naar volledig hernieuwbare brandstoffen en dat de inzet van fossiele brandstoffen moet worden afgebouwd. Waarom acht het kabinet het dan noodzakelijk de eis van ten minste 70% CO₂-reductie voor *Renewable Fuels of Non-Biological Origins* (RFNBO's) en *Recycled Carbon Fuels* (RCFs) los te laten? Welke brandstoftypen, productieroutes en specifieke inzet acht het kabinet kansrijk die nu buiten de criteria van het huidige voorstel vallen?

Het kabinet stuurt op kosteneffectieve CO₂-reductie, met daarin een belangrijke rol voor hernieuwbare én koolstofarme brandstoffen. In het BNC-fiche¹ staat dat kritisch wordt gekeken naar de strenge reductie-eis om beter in beeld te krijgen of deze eis voldoende ruimte geeft voor kosteneffectieve CO₂-reductie. Het kabinet pleit voor eisen die een snelle marktontwikkeling faciliteren. Een te strenge reductie-eis kan bijvoorbeeld knellend zijn voor geïmporteerde hernieuwbare waterstof als de uitstoot door het transport van deze hernieuwbare waterstof via schip wordt meegeteld. In dat geval zou een strenge eis de import van hernieuwbare waterstof kunnen beperken en zo de ontwikkeling van de waterstofmarkt en beoogde grootschalige CO₂-reductie op de lange termijn kunnen hinderen.

ReFuelEU Luchtvaart²

De leden van de VVD vragen zich af hoe er voor gezorgd kan worden dat synthetische brandstoffen in Nederland geproduceerd zullen worden, gezien onze koplopersrol in de luchtvaart- en brandstofsector. De leden van de VVD-fractie geven aan dat in Zweden recentelijk een enorme fabriek is aangekondigd, en vragen zich af we dat hier ook kunnen realiseren.

Op het gebied van synthetische kerosine heeft een consortium van bedrijven in november jl. bekend gemaakt dat het onderzoek zal doen naar de mogelijkheid om een *Alcohol to Jet*-fabriek te bouwen in Zweden. Het onderzoek bekijkt de mogelijkheid om een *Recycled Carbon Fuels* (RCF's) faciliteit te bouwen met een productiecapaciteit van 50.000 ton per jaar. Het gaat om een interessant initiatief alhoewel er nog geen besluit tot financiering genomen is.

In Nederland bestaan er twee concrete initiatieven van private partijen die tot doel hebben synthetische kerosine te produceren met behulp van groene waterstof.³ Deze bedrijven onderzoeken de mogelijkheden voor de realisatie van een commerciële installatie in het Amsterdamse havengebied met een capaciteit van 50.000 ton. In Rotterdam zijn bedrijven bezig met het plannen van een pilotinstallatie op *Rotterdam The Hague Airport* voor minder dan 5 kton per jaar. Deze twee projecten maken onderdeel uit van een groeifonds aanvraag van de luchtvaartsector.

De twee eerder genoemde projecten richten zich op de inzet van hernieuwbare brandstoffen van een niet-biologische oorsprong

¹ Kamerstuk 22 112, nr. 3185

² COM(2021) 561

³ Betrokken bedrijven betreffen Synkero BV en Zenid BV.

(RFNBO's). Voor wat betreft RCF's zien we dat op Europees niveau nog geen duidelijke randvoorwaarden zijn vastgesteld voor het gebruik hiervan. Besluitvorming moet hiervoor nog plaatsvinden in het kader van de herziening van de Richtlijn hernieuwbare energie (RED II)⁴ en in het kader van het *RefuelEU Aviation*-initiatief. Voor zowel RFNBO's als ook RCF's geldt dat opschaling van de productie hiervan afhankelijk is van de ontwikkeling van de prijs van hernieuwbare elektriciteit in Nederland en de beschikbaarheid van groene waterstof.

De leden van de VVD-fractie vragen zich af of het kabinet voornemens is om een hogere bijmengverplichting in te voeren ten opzichte van de Europese richtlijnen voor het bijmengpercentage wanneer het niet hoog genoeg is? Zo ja, hoe gaat de Minister ervoor zorgen dat de Nederlandse luchtvaart niet op achterstand komt met omringende landen door het ongelijke speelveld dat hierdoor ontstaat en hoe voorkomt de Minister dat er Nederlandse koppen op Europees beleid komen?

In de Luchtvaartnota⁵ formuleert het kabinet de doelstelling dat in 2030 14% van de brandstoffen voor de luchtvaart in Nederland duurzaam is. Uit eerder onderzoek van E4Tech bleek daarbij dat een bijmengverplichting voor de luchtvaart de meest effectieve manier is om deze doelstelling te behalen⁶. Om het effect van een bijmengverplichting op de concurrentie te beperken, heeft het kabinet daarbij ingezet voor een nationale bijmengverplichting op EU-niveau. Doordat de doelstelling van de Europese bijmengverplichting in 2030 lager is dan de nationale doelstelling van 14% lopen we echter risico dat deze doelstelling uit de Luchtvaartnota niet gehaald wordt. Om deze reden wil het kabinet de mogelijkheid behouden om nationaal aanvullend beleid te introduceren. Daarbij speelt ook dat het voorgestelde groeipad van de Commissie van 2030 naar 2035 redelijk ambitieus is. Het gaat om een stijging van 5% in 2030 naar 20% in 2035. Wanneer de luchtvaart al in 2030 verplicht wordt om een hoger percentage bij te mengen, dan zal de doelstelling van 2035 makkelijker te behalen zijn. Door vroeg te investeren in duurzame brandstoffen kan de Nederlandse luchtvaart mogelijk ook een concurrentievoordeel voor zichzelf creëren.

Daarbij zie ik ook dat er onder de herziening van de RED (RED III) in het kader van *Fit-for-55* een aanvullende verduurzamingsopgave voor de gehele luchtvaart in de EU ligt. Onder de RED is het geen vereiste voor de luchtvaart om in de eigen sector te verduurzamen, maar indien de sector zelf niet verduurzaamt, dan zal zij een bijdrage moeten leveren aan de verduurzaming van andere mobiliteitssectoren. Door het verhogen van de bijmengverplichting wordt deze mogelijkheid weggenomen en wordt de luchtvaart gedwongen om investeringen in de verduurzaming van de mobiliteit ook daadwerkelijk in de eigen sector te laten belanden.

Om meer inzicht te krijgen in de effecten op de concurrentiepositie van de luchtvaartsector heb ik opdracht gegeven tot de uitvoering van een effectonderzoek van het *Fit-for-55*-pakket in de luchtvaart. Ik verwacht de uitkomsten hiervan uiterlijk begin volgend jaar en zal dit onderzoek dan met uw Kamer delen.

De leden van de SP-fractie delen de ambitie om de luchtvaart te verduurzamen. Deze leden hebben echter vragen over het principe van de bijmengverplichting. Bij eerdere discussies

⁴ COM(2021) 557

⁵ Kamerstuk 31 936, nr. 820

⁶ Kamerstukken 31 936 en 30 196, nr. 891

omtrent bijmengverplichtingen hebben deze leden gemerkt dat er nog veel onduidelijkheid is over de duurzaamheidswinst die dit oplevert en de geschiktheid voor bestaande motoren. Hoe zit dat in de luchtvaart?

Duurzame luchtvaartbrandstoffen zijn één van de weinige manieren om de uitstoot van de sector op korte tot middellange termijn binnen de sector te reduceren. De hoge kosten die deze soort brandstoffen met zich meebrengt, vormen daarbij een belemmering voor de grootschalige opname van dit soort brandstoffen door de markt. Een Europese bijmengverplichting kan ervoor zorgen dat deze mogelijkheid voor verduurzaming alsnog omarmd wordt. Daarbij hanteert het *RefuelEU*-initiatief de duurzaamheidseisen uit de RED. Deze duurzaamheidseisen borgen dat de inzet van duurzame brandstoffen ook daadwerkelijk gepaard gaat met een CO₂-reductie. Bovendien moeten alle duurzame brandstoffen aan de *American Society for Testing and Materials* (ASTM)-richtlijnen voldoen voordat deze opgenomen mogen worden in de luchtvaart. De ASTM-richtlijnen borgen dat de brandstoffen geschikt zijn voor de motoren in de luchtvaart. Bestaande motoren zijn voor 50% bijmenging gecertificeerd.

De leden van de SP-fractie hopen dat de hoge verwachtingen ten aanzien van de potentie van synthetische luchtvaartbrandstoffen kunnen worden waargemaakt. Het is in de ogen van deze leden ook noodzakelijk om het aantal vliegbewegingen te reduceren. Daarom stelt de SP voor om een veelvliegersbelasting in te voeren voor zakelijk vliegverkeer, zeker gezien de toegenomen mogelijkheden om digitaal op afstand te vergaderen, en duurzame alternatieven voor consumenten aantrekkelijker te maken. Deelt de Minister dit streven?

Met de Luchtvaartnota zet het kabinet in op duurzaam vliegen, niet op minder vliegen. Vanuit de Luchtvaartnota wordt verkend welke interventies verder mogelijk zijn in relatie tot bewustwording en gedrag rond vliegen. Hierbij wordt onder andere gekeken naar CO₂-compensatie door de consument en de optie waarbij zakelijke reizigers een premium betalen voor de inzet van duurzame luchtvaartbrandstof.

De leden van de D66-fractie zijn benieuwd of voor het voorstel «*ReFuelEU Aviation*» vergelijkbare initiatieven bestaan in de wereld, bijvoorbeeld de Verenigde Staten? Indien dat het geval is, hoe verhouden de verplichtende bijmeng- en tankpercentages van de EU zich tot de VS?

In het Actieprogramma Duurzame Brandstoffen dat in maart jl. naar de Kamer is gestuurd⁷, staan voorbeelden van landen die een bijmengverplichting voor de luchtvaart geïmplementeerd hebben, of hierover nadenken. Sindsdien hebben ook andere landen kenbaar gemaakt dat zij zullen inzetten op het gebruik van duurzame brandstoffen om de luchtvaart te verduurzamen.

Een voorbeeld hiervan is het Verenigd Koninkrijk. Daar streeft men naar een bijmengpercentage van 10% in 2030. Deze doelstelling is echter nog niet verankerd in een wettelijke bijmengverplichting. Deze situatie is vergelijkbaar met de situatie in de Verenigde Staten. Ook daar heeft men een doelstelling uitgesproken van 10% duurzame brandstoffen in 2030 en ook daar is nog geen wettelijke bijmengverplichting aangekondigd om dit percentage af te dwingen.

⁷ Kamerstukken 31 936 en 30 196, nr. 849

De leden van de D66-fractie vragen of de Minister bekend is met de impactanalyse van de Europese Commissie die wijst op de nadelige kanten van een verhoogd percentage wat betreft het ingroeipad van de bijmengverplichting? Hoe groot zijn de effecten van een afgenomen connectiviteit en verhoogde grondstofprijzen als gevolg van concurrentie met andere sectoren – zoals de weg en over water – die gebruik maken van deze grondstoffen, zo vragen deze Leden? Ziet de Minister ook kansen om meer de nadruk te leggen op het gebruik van hernieuwbare elektriciteit voor zogenaamd e-fuels? Welke effecten en verschuivingen worden verwacht naar aanleiding van de verhoogde bijmengplicht in het type grondstoffen voor de productie en welke gevolgen voor producenten en leverancier van biobrandstoffen en grondstoffen worden verwacht in Nederland en de rest van Europa?

Ja, ik ben bekend met de impactanalyse van de Europese Commissie. Om de negatieve effecten van een bijmengverplichting op de luchtvaart beter in kaart te brengen, heb ik opdracht gegeven voor een onderzoek naar de kosteneffecten van het *Fit for 55*-pakket op de luchtvaart. De resultaten van dit onderzoek worden uiterlijk begin volgend jaar verwacht. Ik zal dit onderzoek dan met uw Kamer delen. Pas wanneer een duidelijk beeld ontstaat wat de prijseffecten zijn van het *Fit-for-55*-pakket per sector, zal ik nadere uitspraken kunnen doen over de onderlinge concurrentie tussen deze sectoren. Berekeningen voor individuele verbindingen zullen daarbij lastig zijn om te maken, gezien marktpartijen vrij zijn om de kosten van de maatregelen naar eigen inzicht over hun verschillende trajecten te verdelen.

Ten aanzien van *e-fuels* richt de bijmengverplichting zich op het steunen van deze technologie in de vorm van een subverplichting voor synthetische kerosine, of meer specifiek voor hernieuwbare brandstoffen van een niet-biologische oorsprong (RFNBO's). Nederland ziet dat deze subverplichting lager is en later ingevoerd wordt dan wenselijk en zet tijdens de onderhandelingen in op het verhogen en het vervroegen van deze subverplichting.

Voor wat betreft de vraag naar grondstoffen komt deze vraag primair voort uit de herziening van de Richtlijn hernieuwbare energie (RED II). Het *RefuelEU Aviation*-voorstel brengt geen additionele vraag met zich mee, maar ziet er alleen op toe dat een deel van deze reductieopgave uit RED II gerealiseerd wordt binnen de luchtvaart. In het hieronderstaande antwoord ga ik nader in op de vraag naar duurzame grondstoffen die voortkomt uit de RED.

De leden van de D66-fractie vragen de Minister hoe de CO₂-opbrengst van deze keuze zich verhoudt tot het feit dat deze grondstoffen, zo schrijft de Europese Commissie, gewonnen moeten worden in derde landen. Hoe verhoudt de (nog ambitieuzere) nationale ambitie van een bijmengverplichting van 14% zich tot deze effecten? Kan de Minister deze vragen beantwoorden in samenhang met het feit dat de regering ook inzet op een verhoogde ambitie voor de scheepvaart en de vraag naar deze brandstoffen voor het wegtransport, zo vragen deze Leden.

Voor alle hernieuwbare brandstoffen gelden de ketenreductiecriteria uit de Richtlijn hernieuwbare energie (RED). Dit betekent dat minimaal 50% CO₂-reductie gehaald moet worden in de gehele keten ten opzichte van fossiel. Dit percentage loopt op naarmate er nieuwere installaties gebruikt worden, tot een minimum van 70%. Daarmee wordt geborgd dat de hernieuwbare brandstoffen bijdragen aan het verminderen van de CO₂-reductie, ook wanneer grondstoffen van buiten de EU komen waarbij

Nederland nadrukkelijk inzet op afval en reststromen en niet op primaire stromen. Het blijft uiteraard een mondiale markt, maar onderzoek wijst uit dat er ook nog veel potentiële grondstoffen in de EU beschikbaar zijn. Dit blijkt bijvoorbeeld uit de onderliggende onderzoeken van het Duurzaamheidskader Biogrondstoffen⁸ en uit de impactanalyses van de Commissie. In het Duurzaamheidskader Biogrondstoffen werd ook gekeken naar de beschikbaarheid van duurzame grondstoffen in relatie tot de ambities van het kabinet voor de verduurzaming van wegtransport, binnenvaart en scheepvaart. De in conclusie hiervan was dat er in beginsel voldoende grondstoffen beschikbaar zijn om aan de Nederlandse ambitie te voldoen. Ook heeft het kabinet ook toegezegd zich in te spannen voor het vergroten van de nationale beschikbaarheid van duurzame grondstoffen voor energie. Een hogere nationale ambitie voor een bijmengverplichting leidt daarbij niet tot een grotere vraag naar duurzame grondstoffen. De vraag naar grondstoffen komt namelijk voort uit doelstellingen uit de Richtlijn Hernieuwbare Energie voor 2030. Een hogere bijmengverplichting betekent alleen dat van de gehele grondstoffenbehoefte die voortkomt uit de RED een groter deel in de luchtvaartsector beland.

De leden van de D66 fractie lezen dat de Minister in het fiche ter beoordeling van het voorstel schrijft dat het kabinet zal inzetten op «het vergroten en verbreden van een duurzame grondstoffenbasis». Deze leden vragen de Minister dit nader te specificeren.

Het kabinet ziet dat door de technische eisen die kerosine met zich meebrengt de grondstoffenbasis voor de productie van duurzame brandstoffen beperkt is. Deze inzichten zijn ook eerder in het kader van het Actieprogramma Duurzame Brandstoffen uit maart jl. met de Kamer gedeeld.⁹ Zoals vermeld in het Actieprogramma, wil het kabinet daarom samen met de sector inzetten op het verbreden van de grondstoffenbasis, door de ontwikkeling van nieuwe conversietechnologieën te bevorderen en het gebruik van nieuwe vormen van duurzame grondstoffen te faciliteren (voor zover dit in lijn ligt met duurzaamheidsrichtlijnen uit het Actieprogramma en het Duurzaamheidskader Biogrondstoffen en de RED).

Voorts vragen de leden van de D66-fractie de Minister in welke mate de SAF-fabriek in Delfzijl kan voorzien in de voorgenomen doelstellingen op het gebied van synthetische kerosine? In welke mate kan de productie in Delfzijl voorzien in het ingroeipad voor synthetische kerosine?

Zoals aangekondigd in het voorjaar van 2019¹⁰ bouwt SkyNRG met zijn partners KLM en SHV Energy en een aantal andere partners, waaronder de Royal Schiphol Group, de eerste Europese fabriek voor duurzame biokerosine in Delfzijl: de DSL-01. Het betreft dus een productielocatie voor biokerosine, niet voor synthetische kerosine. Tijdens de lenW-begrotingsbehandeling, die op 3 en 4 november jl. (Handelingen II 2021/22, nr. 17, item 3) plaats had, bent u geïnformeerd over het feit dat de bouw van deze fabriek vertraging heeft opgelopen en heb ik een brief toegezegd waarin nader zal worden ingegaan op de ontwikkelingen ten aanzien van de investeringen in duurzame brandstoffen in Nederland. Gestreefd wordt uw Kamer vóór het Kerstreces hierover te informeren.

De leden van de SGP-fractie hebben een vraag over het ReFuelEU Aviation voorstel. Is de veronderstelling juist dat door de

⁸ Kamerstukken 32 813 en 31 239, nr. 617

⁹ Kamerstukken 31 936 en 30 196, nr. 849

¹⁰ Kamerstuk 31 936, nr. 633

voorgestelde bijmengverplichtingen in de luchtvaart veel afvalvetten, zoals gebruikt frituurvet, ingezet zullen worden in de luchtvaart in plaats van in het wegtransport en de scheepvaart? Wat betekent dat voor het halen van verduurzamingsdoelstellingen in het wegtransport? De leden van de SGP-fractie constateren dat onderzoek laat zien dat inzet van gebruikt frituurvet voor de luchtvaart een keer zoveel CO₂-emissie per energie-eenheid met zich meebrengt dan inzet voor wegtransport. Deelt de Minister de mening dat inzet van afvalvetten in het wegtransport meer oplevert dan inzet in de luchtvaart?

In Nederland streven we naar een zo groot mogelijke CO₂-reductie bij het inzetten van hernieuwbare brandstoffen. De minimumreductie in de keten voorgeschreven in de RED II dient altijd behaald te worden. Wat dat betreft deel ik de inbreng van de SGP-fractie. Waar ik echter ook sterk belang aan hecht, is dat we de schaarse biograndstoffen daar inzetten waar geen alternatieven zijn, conform het Duurzaamheidskader Biograndstoffen. Deze twee belangen komen niet altijd volledig overeen met elkaar. Als ik kijk naar bijvoorbeeld de luchtvaartsector, dan zullen biograndstoffen daar nog voor een lange periode nodig zijn. Tegelijkertijd vergt het verduurzamen van de luchtvaart extra conversiestappen voor de productie van duurzame brandstoffen dan wanneer dezelfde grondstof bijvoorbeeld in wegvervoer of zeevaart wordt ingezet. De klimaatwinst zal dus over een langere periode gezien moeten worden.

Of de grondstof gebruikt frituurvet richting de luchtvaart schuift in plaats van naar wegvervoer en zeevaart valt in deze fase niet te zeggen. Veel zal afhangen van de samenhang tussen met name de RED III (inclusief nationaal implementatietraject), *ReFuel Aviation* en *FuelEU Maritime*. Kijkend naar kosteneffectiviteit blijft luchtvaart de duurste sector voor verduurzaming. Vanuit dat perspectief is het de vraag of de verschuiving plaats gaat vinden. Echter, luchtvaart heeft waarschijnlijk ook minder alternatieven m.b.t. grondstoffen om te verduurzamen dan zeevaart en (zwaar) wegvervoer. Vanuit dat perspectief kan een verschuiving logisch zijn. Zoals gezegd zal de verduurzaming van vervoer in samenhang gezien moeten worden met andere voorstellen uit het *Fit-for-55*-pakket.

Hoe wordt voorkomen dat de genoemde bijmengverplichtingen in de luchtvaart de noodzakelijke ontwikkeling van nieuwe technologieën en grondstoffen in de luchtvaart vertragen? Is de Minister bereid zich ervoor in te zetten dat ten aanzien van de luchtvaart meer gestuurd wordt op de ontwikkeling van nieuwe technologieën en grondstoffen?

De ontwikkeling van nieuwe technologieën en grondstoffen is belangrijk voor de verduurzaming van de luchtvaartsector. Er is geen sprake van een vertragend effect op deze ontwikkeling door de invoering van een bijmengverplichting. Integendeel, een bijmengverplichting geeft juist zekerheid over de (toekomstige) vraag naar duurzame brandstoffen en zal daardoor investeringen in duurzame brandstoffen bevorderen. Dit geldt zowel voor de benodigde investeringen in productiecapaciteit voor biobrandstoffen als voor investeringen in innovatie ten behoeve van de ontwikkeling van synthetische kerosine. Daarbij is ook relevant dat de bijmengverplichting een subverplichting voor synthetische kerosine bevat.

De leden van de CDA-fractie hebben verder vragen over het *ReFuelEU Aviation* voorstel die de invoering beoogt van een Europese bijmengverplichting voor luchtvaart. Deze leden vinden dat positief gezien een Europese bijmengverplichting een grote

aanjager zal zijn van de ontwikkeling en opschaling van duurzame luchtvaartbrandstoffen. Kan de Minister aangeven waarom de ambitie van de Europese Commissie qua percentage bijmengverplichting lager ligt dan die van Nederland? Kan de Minister aangeven in hoeverre de niveaus van de bijmengverplichting van de Commissie voldoende zullen zijn om de EU-klimaatdoelstellingen te halen? Kan de Minister aangeven in hoeverre er steun is bij de lidstaten voor een hogere bijmengverplichting in 2030 dan de Europese Commissie voorstelt? Wat voor soort redenen liggen er aan ten grondslag bij lidstaten die dit niet steunen? Deze leden lezen dat Nederland inzet op een zo hoog mogelijke bijmengverplichting op basis van de beschikbaarheid van grondstoffen en productiecapaciteit. Om hoeveel procent gaat dat volgens de Minister?

De bijmengverplichting, zoals voorgesteld door de Europese Commissie ligt met 5% in 2030 lager dan de Nederlandse ambitie van 14%, die is vastgesteld in de Luchtvaartnota. Daarbij dient wel opgemerkt te worden dat in het voorstel van de Europese Commissie sprake is van een groeipad, waarbij er tussen 2030 en 2035 sprake dient te zijn van een verviervoudiging naar 20%. Het *impact assessment* bij het *ReFuelEU Aviation*-voorstel geeft nauwelijks onderbouwing ten aanzien van het voorgestelde groeipad, maar geeft wel aan dat er gekeken is naar een combinatie van factoren waaronder de beschikbaarheid van grondstoffen, de vraag uit andere sectoren en de ontwikkelingen ten aanzien van kosten. Op basis hiervan concludeert de Commissie dat een Europese bijmengverplichting tot 8% in 2030 realistisch is. Nederland zet zich ervoor in om de bijmengverplichting in die eerste jaren naar dit niveau te krijgen, omdat hiervan een investeringsprikkel uitgaat die een verdere opschaling in de jaren erna faciliteert. Het *impact assessment* geeft ook weinig inzicht in de bijdrage van het *ReFuelEU Aviation*-voorstel aan de totale reductieopgave, maar met een voorstel van een bijmengverplichting van 63% in 2050 is duidelijk dat dit voorstel enigszins afwijkt van de geheel CO₂-vrije ambitie.

Hoewel Nederland niet alleen lijkt te staan in de wens om de bijmengverplichting te verhogen, is er ook een aantal lidstaten dat zich hiertegen verzet. Dit verzet komt onder andere van lidstaten met minder hoge ambities op het gebied van klimaat. Ook lidstaten die zich zorgen maken over de concurrentiepositie van de Europese luchtvaartsector kijken kritisch naar een eventuele verhoging van de bijmengverplichting. Mede doordat nog niet alle lidstaten een duidelijke positie hebben ingenomen, is het op dit moment onduidelijk of een gekwalificeerde meerderheid van lidstaten voorstander is van een verhoging van de ambitie. Ook moet opgemerkt worden dat ondanks dat de percentuele doelstelling op EU-niveau lager ligt dan op nationaal niveau, het totale CO₂-reductiepotentieel van een lagere Europese verplichting naar verwachting groter zal zijn dan dat van een individueel hogere nationale bijmengverplichting.

Daarnaast lezen deze leden dat Nederland de ruimte wil behouden om nationaal een hogere doelstelling in te voeren. Hoe groot acht de Minister de kans dat lidstaten deze ruimte krijgen en hier ook gebruik van gaan maken? Wat gaat Nederland doen als het deze ruimte niet krijgt?

Zoals aangegeven in voorgaande vraag is het krachtenveld nog niet helemaal duidelijk, omdat nog niet alle lidstaten een positie hebben ingenomen. Het is nog niet mogelijk om in te schatten of er ruimte zal komen voor lidstaten om nationaal hogere bijmengverplichtingen in te

voeren. Wanneer duidelijk is in hoeverre de *ReFuelEU Aviation*-verordening deze ruimte zal bieden, zal een volgend kabinet moeten bezien of aanvullende nationale maatregelen nodig zijn.

***FuelEU Scheepvaart*¹¹**

De leden van de VVD-fractie vragen hoe de EU en/of de regering voorkomt dat schepen niet gaan bunkeren in het Verenigd Koninkrijk waardoor Rotterdam de business verliest? Kunnen er afspraken met het Verenigd Koninkrijk worden gemaakt om dit te voorkomen?

Het *FuelEU Maritime*-voorstel legt een reductieverplichting op de broeikasgasintensiteit van de energie verbruikt aan boord van schepen, niet op de brandstofproducent noch -leverancier. Het instrument leidt daarmee tot een verhoging van de vraag naar hernieuwbare brandstoffen. In tegenstelling tot een aanbodverplichting is het niet de verwachting dat vraagstimulering zal leiden tot meer bunkeren in bijvoorbeeld het Verenigd Koninkrijk en daarmee tot een verslechterde concurrentiepositie van Rotterdam. Echter, de gevolgen van meerdere *Fit-for-55*-voorstellen tezamen zullen mogelijk wel een negatief effect hebben op de bunkerpositie van de haven van Rotterdam. Naar dit effect laat ik momenteel onderzoek uitvoeren. Ik verwacht de eerste resultaten daarvan begin 2022 te kunnen delen.

Ook lezen de leden van de VVD dat in het voorstel de verantwoordelijkheid voor het aantonen van schone brandstoffen voornamelijk ligt bij de bemanning van het schip. De leden van de VVD-fractie vragen zich af waarom de verantwoordelijkheid hiervoor bij de schippers ligt en niet bij de producenten en leveranciers van de brandstoffen, zoals het geval is bij het voorstel voor de luchtvaart in *Refuel Aviation*?

In het voorstel tot herziening van de Richtlijn hernieuwbare energie (RED II) worden brandstofproducenten en -leveranciers verplicht tot het leveren van hernieuwbare brandstoffen. Als in de zeescheepvaart de verplichting alleen bij de producenten zou liggen, dan zou deze maar beperkt effectief zijn. Dit brengt namelijk als risico met zich mee dat schepen relatief eenvoudig (goedkopere, niet duurzame) scheepsbrandstof kunnen bunkeren in niet-EU havens, waar geen verplichting voor verduurzaming van transportbrandstoffen voor aanbieders geldt. Dit zou de concurrentiepositie van Europese en dus ook Nederlandse havens schaden en bovendien niet leiden tot de gewenste verduurzaming. Daarnaast biedt het *FuelEU Maritime*-instrument perspectief op wereldwijde regelgeving. De EU zet in op navolging door de Internationale Maritieme Organisatie. Een verplichting op de brandstofproducent en -leverancier biedt dit perspectief niet.

De vergelijking met de luchtvaart gaat beperkt op. In het *ReFuel Aviation*-voorstel wordt voorgesteld om tankering¹² tegen te gaan door te verplichten dat luchtvaartmaatschappijen op jaarbasis minimaal 90% van de benodigde brandstofbehoefte voor vluchten vanuit een Unielucht-haven moeten afnemen bij de Unieluchthaven waar vandaan ze opstijgen. Niet alle EU-havens hebben de benodigde bunkerinfrastructuur voor een dergelijke regeling, het zou een grote impact hebben op de logistieke

¹¹ COM(2021) 562

¹² Tankering is de praktijk waarbij luchtvaartmaatschappijen meer brandstof tanken dan nodig is voor de veilige uitvoering van de vertrekkende vlucht. Tankering wordt vaak toegepast om duurdere brandstofprijzen bij de luchthaven van aankomst te omzeilen.

operaties van schepen en het wereldwijde gelijk speelveld zou verstoord worden.

De leden van de VVD-fractie merken op dat het voorstel zich onder andere richt op reizen binnen de EU, en daarmee op de kustvaart (*short sea*). Hetzelfde geldt voor het EU ETS voorstel. Tegelijkertijd zijn er Europese modal shiftdoelen vastgesteld in de Strategie voor Duurzame en Slimme Mobiliteit. Volgens de leden van de VVD-fractie is de vraag dan ook of dit voorstel, en het FF55-pakket in zijn totaliteit, de modal shiftdoelen goed genoeg in ogenschouw heeft genomen. De leden van de VVD-fractie vragen of de Minister bereid is dit verder te onderzoeken?

Aan de verschillende voorstellen van het *Fit-for-55*-pakket liggen impactanalyses ten grondslag. Er is mij geen overkoepelende impactanalyse bekend die de effecten van het pakket op de *modal shift*-doelstelling heeft onderzocht. Gezien het feit dat het *Fit-for-55*-pakket ook voorstellen bevat voor de verdere verduurzaming van de andere transportmodaliteiten – die naar verwachting ook kostenverhogend gaan uitpakken – is het niet de verwachting dat dit pakket de *modal shift*-doelstelling substantieel beïnvloedt; daar is het pakket ook niet voor bedoeld. Bovendien is, gezien de transportvolumes en de aard van de vracht die via *short sea* wordt vervoerd, wegtransport lang niet altijd een goed alternatief voor *short sea*. Momenteel onderzoek ik de kostenverhogingen van meerdere *Fit-for-55*-voorstellen tezamen voor zeevaart, binnenvaart en havens, alsook de gedragseffecten die daar het gevolg van zijn. Ik verwacht de eerste resultaten daarvan begin 2022 te kunnen delen. Mocht op basis van dat onderzoek blijken dat er grote gevolgen voor de *modal shift*-doelstelling te verwachten zijn, dan ben ik bereid dit verder te verkennen.

Voorts bestaat er onder de leden van de VVD-fractie twijfel en onduidelijkheid over de handhaving van de nieuwe eisen omtrent emissielimieten, specifiek de controle van schepen die in havens buiten de EU hebben gebunkerd. Hoe pakt dat uit in de praktijk? Hoe wordt fraude met biobrandstoffen tegengegaan?

Het *FuelEU Maritime*-voorstel legt een verplichting op tot het reduceren van de broeikasgasintensiteit van de gebruikte energie aan boord van het schip. Hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen die worden gebunkerd moeten voldoen aan de geldende duurzaamheidseisen en broeikasgasreductie-eisen, zoals gesteld in de Richtlijn hernieuwbare energie (RED). Dit gebeurt via certificering in de aanvoerketen van deze energiedragers middels – door de Commissie voor de RED – erkende certificeringssystemen. Als de brandstof in schepen wordt ingezet binnen de reikwijdte van de verordening geldt deze certificeringseis, dus ook voor brandstofproducenten en -leveranciers buiten de EU. In het *FuelEU Maritime*-voorstel controleert een private verificateur de aanwezigheid van geldige certificatie.

Alle schakels in de keten, van grondstof tot levering van de hernieuwbare brandstof aan vervoer, moeten duurzaam gecertificeerd zijn. Daarmee tonen zij aan te voldoen aan de duurzaamheidscriteria en de reductiecriteria uit de RED, welke leidend zijn. Nederland zet actief in op de betere borging van deze criteria bij het versterken van toezicht en het vergroten van transparantie bij het gebruik van hernieuwbare brandstoffen. Dit uit zich bijvoorbeeld in een gezamenlijke verklaring voor de RED III met

Frankrijk, Duitsland, België en Luxemburg¹³. Deze verklaring komt voort uit de Nederlandse analyse naar aanleiding van fraude met biodiesel¹⁴. In de zogenaamde ketenanalyse wordt een handelingsperspectief geschetst om fraude te voorkomen.

Specifiek voor zeevaart geldt dat bunkering buiten Europa kan plaatsvinden, waaronder gecertificeerde brandstoffen die bijdragen aan het behalen van de reductieverplichting onder het *FuelEU Maritime*-voorstel. Toezicht kan bijdragen aan het behouden van een wereldwijd gelijk speelveld. In dat geval neemt de afhankelijkheid van privaat toezicht toe. De genoemde ketenanalyse laat zien dat privaat toezicht alleen kwetsbaar kan zijn. Het versterken van dit soort toezicht is daarom belangrijk. Daarbij moet dit gepaard gaan met het vergroten van transparantie. Dit kan via de, in de RED genoemde Uniedatabank die inzicht moet gaan geven op de stromen van grondstoffen en hernieuwbare brandstoffen in de wereldwijde markt. Dit zorgt voor een grotere transparantie en draagt zo bij aan beter toezicht. Voor verdere uitwerking van de Nederlandse inzet verwijs ik u naar de Kamerbrief met bijbehorende integrale ketenanalyse biobrandstoffen¹⁵.

In het voorstel staat dat de boeteopbrengsten direct naar het EU Innovation Fund gaan. Wat vindt de Minister hiervan (i.h.k.v. Eigen Middelenbesluit) en kunnen deze opbrengsten worden geoorlogd voor verdere verduurzaming van de zeevaart?

Het kabinet is van mening dat de middelen die voortkomen uit de boete-opbrengsten in principe aan de lidstaten toekomen. Het oormerken van inkomsten uit voorgestelde instrumenten levert bovendien spanning op met de bestaande uitgangspunten van het Nederlandse beleid. Zoals eerder ook gesignaleerd, is het, met het oog op effectief klimaatbeleid en draagvlak, wel van belang dat in het verdere proces bijzondere aandacht blijft voor sectoren die hoge reductiekosten hebben en voor een grote opgave staan¹⁶. De precieze budgettaire gevolgen van het pakket zijn in deze fase nog niet bekend, en afhankelijk van verdere Europese besluitvorming en nationale politieke keuzes bij de uitwerking. Deze gevolgen zullen, als zij duidelijk in beeld zijn, door een volgend kabinet moeten worden bezien, idealiter in samenhang met verdere besluitvorming over nationaal klimaatbeleid en rekening houdend met sectoren met een grote transitieopgave en hun internationale concurrentiepositie, en conform de regels van budgetdiscipline ingepast op de begroting van het beleidsverantwoordelijke departement.

De leden van de SP-fractie achten het positief dat er een verplichting komt om walstroom af te nemen. Leden vragen de Minister hoe het thans gesteld is met de aanleg van de hiervoor benodigde faciliteiten in Nederland, verloopt dit volgens planning?

In vrijwel elke Nederlandse zeehaven zijn er plannen om walstroom te realiseren. Het huidige beeld is dat walstroom voor zeeschepen nog slechts op een beperkt aantal locaties beschikbaar is. Op dit moment wordt er in opdracht van het ministerie onderzoek gedaan om in kaart te brengen waar al walstroomvoorzieningen zijn gerealiseerd en welke

¹³ Joint Statement on improving supervision for the use of renewable energy in the Renewable Energy Directive | Publication | The Netherlands at International Organisations (permanentrepresentations.nl)

¹⁴ Kamerstuk 32 813, nr. 553

¹⁵ Kamerstuk 32 813, nr. 553

¹⁶ Kamerstuk 22 112, nr. 3201

installaties per zeehaven in de planning staan. Om de uitrol van walstroom verder te stimuleren wordt er mede ter invulling van de nationale Green Deal zeevaart, binnenvaart en havens gewerkt aan een Rijkssubsidieregeling voor walstroom voor zeeschepen in zeehavens, als bronmaatregel voor stikstofreductie. Deze zal begin volgend jaar worden opengesteld. In het kader van de Rijksbegroting 2022 zijn nog extra middelen vrijgemaakt voor walstroom als onderdeel van een additioneel pakket met bronmaatregelen voor stikstof en voor klimaat. Momenteel wordt bezien op welke wijze deze middelen een bijdrage kunnen leveren aan de uitrol van walstroom voor zeeschepen in Nederlandse havens. Ik verwacht u hier in het eerste kwartaal van 2022 nader over te kunnen informeren.

In hoeverre Nederland daarmee volgens planning loopt, is moeilijk te zeggen, omdat er nog geen vastgestelde doelstellingen voor walstroom zijn. Een stimulans zal komen van het AFIR-voorstel van de Europese Commissie dat de uitrol van walstroom in de havens per 2030 voorschrijft. De voortgang op dit dossier staat op de agenda van de Transportraad. Een belangrijk aandachtspunt van het kabinet bij de onderhandelingen over deze voorstellen is dat de stimulering van de vraag naar walstroom (via het *FuelEU Maritime*-voorstel) en het aanbod van walstroom (via AFIR) met elkaar gelijk oplopen, zodat er geen onnodige investeringen worden gedaan en gerealiseerde walstroomvoorzieningen aan wal- en scheepszijde daadwerkelijk benut (kunnen) worden.

De leden van de D66 fractie hebben enkele vragen over het voorstel *FuelEU Maritime*. Deze leden lezen dat Nederland inzet op een hogere ambitie voor de reductiedoelstellingen door het gebruik van brandstoffen. Hoe verhoudt het Europese en Nederlandse aanbod van deze brandstoffen zich tot deze inzet op verhoogde ambitie, ook in relatie tot de inzet op een verhoging van de bijmengverplichting van duurzame brandstoffen voor de luchtvaart? De leden van D66 fractie vragen de Minister in hoeverre het Europese en Nederlandse aanbod kan voorzien in deze doelstellingen.

Met het *Fit-for-55*-pakket heeft de Commissie een pakket aan verduurzamingsmaatregelen voor de zee- en luchtvaart gepresenteerd. De Commissie constateert in de impactanalyses, met inachtneming van het Nederlandse aanbod, dat voor de zee- en luchtvaart voldoende brandstoffen beschikbaar zijn. De ambitie voor 2030 uit het *Fit-for-55*-pakket is vergelijkbaar met de ambitie uit het aan de Kamer toegestuurde duurzaamheidskader Biomassa.¹⁷ Ook het PBL¹⁸ heeft geconstateerd dat voor 2030 voldoende hernieuwbare brandstoffen beschikbaar zijn.

Specifiek ten aanzien van het *FuelEU Maritime*-voorstel geldt dat voor de jaren 2025 en 2030 het kabinet inzet op een hogere ambitie voor de inzet van geavanceerde biobrandstoffen, i.e. brandstoffen van niet-biologische oorsprong. De stimulering van het aanbod van hernieuwbare brandstoffen in 2030 met de herziening van de RED overstijgt de vraagstimulering gesteld in het *FuelEU Maritime*-voorstel voor 2030. Het is daarom mijn verwachting dat voldoende brandstoffen beschikbaar zijn voor de hogere ambitie.

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Staatssecretaris of hij in de Transportraad aandacht wil vragen voor de gigantische

¹⁷ Kamerstukken 32 813 en 31 239, nr. 617

¹⁸ Kamerstukken 32 813 en 22 112, nr. 905

kostenpost waarmee de scheepvaart opgezaaid wordt, alles ten behoeve om een CO₂-reductie te bewerkstelligen in een relatief schone sector.

Het is belangrijk dat de scheepvaart niet met onevenredige kosten belast wordt. Op basis van de individuele voorstellen is de inschatting van het kabinet dat de kosten proportioneel zijn ten opzichte van het beoogde doel. Momenteel laat ik onderzoek uitvoeren naar de cumulatieve kosten voor de Nederlandse scheepvaartsector van de verschillende voorstellen die deel uitmaken van het *Fit-for-55*-pakket. De uitkomsten daarvan zal ik met uw Kamer delen en zullen input zijn voor mijn verdere inzet in Brussel.

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Staatssecretaris of hij op de hoogte is van de problemen die ontstaan zodra er bijgemengd wordt met FAME. We hebben het hier bijvoorbeeld over filters die iedere 8 weken vervangen moeten worden en motoren die stuklopen. De leden vragen tevens aan de Staatssecretaris of hij bereid is om dit in de Transportraad aan te kaarten.

Ik verwacht op zeer korte termijn nader onderzoek van de Stichting Koninklijk Nederlands Normalisatie Instituut (NEN) over de veiligheidsaspecten bij de toepassing van biobrandstof in de binnenvaart. Zoals toegezegd zal de Kamer voor het eind van het jaar worden geïnformeerd over de resultaten van dit onderzoek en de vervolgstappen.

De leden van de SGP-fractie vragen zich af waarom er voor gekozen is de verantwoordelijkheid voor het voldoen aan de brandstofnormen neer te leggen bij de scheepvaart zelf en niet bij de brandstofleveranciers, zoals in de duurzame energierichtlijn wel is gebeurd. In hoeverre acht de Minister rederijen en scheepsbemanningen in staat om deze verplichtingen na te komen?

In de (herziening van) de Richtlijn hernieuwbare energie (RED) worden brandstofproducenten en -leveranciers verplicht tot het leveren van hernieuwbare brandstoffen. Als in de zeescheepvaart de verplichting alleen bij de producenten zou liggen, dan zou deze maar beperkt effectief zijn. Dit brengt namelijk als risico met zich mee dat schepen relatief eenvoudig (goedkopere, niet duurzame) scheepsbrandstof kunnen bunkeren in niet-EU havens, waar geen verplichting voor verduurzaming van transportbrandstoffen voor aanbieders geldt. Dit zou de concurrentiepositie van Europese en dus ook Nederlandse havens schaden en bovendien niet leiden tot de gewenste verduurzaming. Daarnaast biedt het *FuelEU Maritime*-instrument perspectief op wereldwijde regelgeving. De EU zet in op navolging door de Internationale Maritieme Organisatie. Een verplichting op de brandstofproducent en -leverancier biedt dit perspectief niet.

Voorts vragen deze leden waarom er niet voor is gekozen om extra rapportageverplichtingen aan te laten sluiten op het bestaande monitorings- en rapportagesysteem voor de CO₂-uitstoot. Wil de Minister zich hiervoor inzetten, zodat een afzonderlijk rapportage- en verificatiesysteem achterwege kan blijven?

In zowel het *FuelEU Maritime* als het EU-ETS Zeevaart voorstel wordt gebruik gemaakt van, en aangesloten op het bestaande monitorings- en rapportagesysteem voor de CO₂-uitstoot (EU-MRV verordening). Mijn inzet is de samenhang en aansluiting tussen de beide voorstellen met de

EU-MRV verordening waar nodig te versterken om onnodige administratieve lasten te voorkomen.

De leden van de SGP-fractie horen ook graag hoe de naleving van de Europese duurzaamheidscriteria voor buiten de EU aangekochte biobrandstoffen gehandhaafd zal worden. Hoe wordt een oncontroleerbare papieren werkelijkheid en een ongelijk speelveld met in de EU gekochte biobrandstoffen voorkomen?

De RED schrijft de duurzaamheidscriteria en reductiecriteria voor waar alle hernieuwbare energiedragers in vervoer (ook zeevaart) aan moeten voldoen. Elke schakel in de keten, van grondstof tot levering, moet gecertificeerd zijn. Deze criteria worden geborgd middels een via de RED gereguleerde systematiek van toezicht. Kenmerkend is dat het gaat om een certificeringssystematiek die wordt geborgd met privaat toezicht. Private partijen ontwikkelen duurzaamheids-systemen (vrijwillige schema's). Dit zijn schema's die de werkwijze beschrijven die schakels in de biobrandstofketen moeten volgen om aan te kunnen tonen dat zij de duurzaamheidscriteria uit de RED kunnen borgen. Kortweg: werk je volgens een van de vrijwillige schema's, dan mag je je output aanmerken als duurzaam. De Europese Commissie is bevoegd om een schema goed te keuren na consultatie bij de lidstaten. Bedrijven die hun werkprocessen inrichten conform een Europees erkend schema kunnen zich laten certificeren. Bedrijven die gecertificeerd zijn mogen hun producten als duurzaam aanmerken, door daarbij een bewijs van duurzaamheid (*Proof of Sustainability: PoS*) af te geven. Private certificeringsorganen (externe auditors), beoordelen jaarlijks of het gecertificeerde bedrijf nog steeds werkt conform het vrijwillige schema. Indien dit het geval is, blijft het bedrijf gecertificeerd en mag het bewijs van duurzaamheid blijven afgeven bij zijn output. Op deze manier is het huidige systeem van *checks and balances* georganiseerd. Publiek toezicht vanuit de lidstaten op de private certificeringsorganen wordt in de komende periode (onder REDII) vormgegeven.

Nederland zet in de RED II in op het continu versterken van privaat toezicht als ook op een sterkere rol voor publiek toezicht. Het publieke toezicht zal echter met name in de lidstaten afgedwongen worden. De meeste aandacht zal hierbij uitgaan naar de meest fraudegevoelige stromen. Tot slot komt de Europese Commissie met een Uniedatabank waarin de stromen van duurzame grondstof tot levering worden geregistreerd. Dit zorgt voor een grotere transparantie en draagt zo bij aan beter toezicht. Voor verdere uitwerking van de Nederlandse inzet verwijs ik u naar de Kamerbrief met bijbehorende integrale ketenanalyse biobrandstoffen.

De leden van de CDA-fractie lezen bij de *FuelEU Maritime* dat het overgrote deel van de lidstaten, op moment van schrijven op 15 november, nog geen regeringspositie en daarmee een mandaat heeft voor onderhandeling. Kan de Minister aangeven of hier inmiddels meer over is te zeggen?

Veel lidstaten staan op hoofdlijnen positief tegenover het voorstel om broeikasgasemissies in de zeevaart te reduceren door het stimuleren van de vraag naar hernieuwbare brandstoffen. Opmerkingen richten zich tot nu toe vooral op de vragen hoe om te gaan met de mogelijke aanpassing van vaarroutes om gedeeltelijk onder de reductieverplichting uit te komen, de mate van privaat toezicht en het voorstel voor de inzet van publiek toezicht. Het is de verwachting dat een aantal lidstaten kunnen meegaan met een hogere ambitie voor de jaren 2025 en 2030.

Voorstel voor een verordening uitrol infrastructuur alternatieve brandstoffen (AFIR)¹⁹

De leden van de SGP-fractie vragen graag aandacht voor de benutting van biomethaan, geproduceerd uit onder meer slib van rioolwaterzuiveringsinstallaties. Deelt de Minister de mening dat biomethaan op basis van de well-to-wheel benadering een van de meest duurzame energiedragers is en dat het stimuleren en faciliteren van het benutten van biomethaan in het wegtransport daarom belangrijk is? Is de Minister bereid zich in te zetten om ervoor te zorgen dat de genoemde Europese voorstellen de inzet van biomethaan in het wegtransport niet afremmen, maar bevorderen, zo vragen deze leden.

In de voorgestelde verordening Infrastructuur Alternatieve Brandstoffen wordt geen onderscheid gemaakt tussen biomethaan en methaan. De verordening schrijft enkel voor om een «gepaste hoeveelheid tankpunten voor *Liquefied Natural Gas* (LNG) te realiseren voor de wegtransportsector en in zeehavens, mits kosteneffectief». De SGP-fractie verwijst ook naar verschillende grondstoffen. Het stimuleren van duurzame grondstoffen om te komen tot hernieuwbare brandstoffen is een onderdeel van de Richtlijn hernieuwbare energie (RED). De grondstoffen waar de SGP-fractie naar verwijst zijn grondstoffen die op bijlage IX lijst A staan en die daarmee worden aangemerkt als geavanceerd. Juist deze groep grondstoffen zal een zeer belangrijke rol spelen om de groeiende ambities voor vervoer te behalen. Nederland zet zich hier dan ook actief voor in.

De leden van de VVD begrijpen dat uit de huidige versie van de Raadspositie blijkt dat het voorstel ernstig is afgezwakt op het gebied van elektrische mobiliteit. Denkt de Minister dat hiermee de Europese Green Deal doelen van 1 miljoen in 2025 en 3 miljoen in 2030 gaan halen? Zo nee, hoe gaat de Minister ervoor zorgen dat hier wel aan wordt voldaan?

Het kabinet maakt zich hard voor behoud en op bepaalde punten aanscherping van de ambitie en zal zich daartoe in de Raad, onder Frans voorzitterschap, verder in blijven zetten. Op ambtelijk niveau is er contact met een groep gelijkgestemde lidstaten.

Voorts geven de leden van de VVD-fractie aan dat er in de *Impact Assessment* van de Europese Commissie een schatting wordt gedaan van de kosten van laadpaleninfrastructuur komende jaren. De kosten voor bijbehorende uitbreiding van het net worden hier echter niet in meegenomen. De leden van de VVD-fractie vragen aan de Minister hier meer duidelijkheid over geven?

De kosten in de impactanalyse van de Commissie zijn gebaseerd op inschatting van de aanleg van de tank- en laadinfrastructuur, waarbij er niet naar onderliggend energienetwerk is gekeken. Reden hiervoor is dat de energie infrastructuur in iedere lidstaat verschillend is en kosten hiervoor sterk uiteen kunnen lopen.

Voorts vragen de leden van de VVD-fractie zich af welke effecten er op de aanschaf en het bezit van elektrische auto's kunnen worden verwacht bij het vergroten van de afstand tussen laadpalen van 60 naar 100 km?

¹⁹ COM(2021) 559

Over het algemeen geldt: een minimaal dekkend netwerk van laadinfrastructuur is een randvoorwaarde voor de aanschaf van een elektrische auto voor de consument. Het kabinet verwacht niet dat het verschil in afstand van 60km naar 100km effect heeft op de overweging van de Nederlandse consument voor het wel of niet aanschaffen van een voertuig. Enerzijds omdat wij in Nederland al iedere 60km een laadpunt hebben en anderzijds omdat het gemiddelde bereik van een elektrische middenklasser ongeveer 300 kilometer is. De afzwakking van de maximale afstand heeft vooral een impact op consumenten die een elektrische auto willen aanschaffen en zich ook buiten Nederland bewegen.

Tot slot vernemen de leden van de VVD dat er vanuit de laadpaalindustrie kritiek is op de zeer gedetailleerde voorstellen voor (verplichte) betaalsystemen, zoals betaling met bankkaart/kredietkaart, omdat het hogere kosten met zich brengt en het huidige, zeer succesvolle business model kan ondermijnen. De leden van de VVD-fractie vragen zich af hoe de Minister hierover denkt. Kunnen andere alternatieven niet kosteneffectiever zijn, zoals een sticker met een QR-betalingscode?

Het kabinet is kritisch op kostenverhogende betalingsmogelijkheden. Het kabinet is daarom geen voorstander om specifiek kaartlezers te beschrijven voor normale laders, maar pleit voor het toestaan van online betalingsopties waarbij betalingen via een bank-app óf bankkaart mogelijk zijn (bijvoorbeeld door middel van een QR-code. Voor snelladers (o.a. langs het TEN-T kernnetwerk) staat het kabinet open voor het opnemen van ten minste een betaalkaartlezer of apparaten die betaalkaarten kunnen lezen om zo het gebruiksgemak onder een groeiend aantal EV-rijders te bevorderen. Het kabinet is, naast betalingssystemen voor ad hoc betalingen, voorstander van duidelijke regels voor *e-roaming* (consumenten kunnen zonder extra kosten gebruik maken van laadsysteem over de grens, en zijn niet gebonden aan slechts één systeem), om EV-rijders met abonnementen makkelijk in het buitenland te kunnen laten betalen.

De leden van de SP-fractie constateren dat de exploitatie van laadpunten voor elektrische voertuigen aan de vrije markt wordt gelaten. Deze leden vragen zich af of dit betekent dat hier geen publieke financiering voor beschikbaar hoeft te worden gesteld.

In veel gevallen is het nog steeds nodig om publieke financiering beschikbaar te stellen. Dit is onder andere afhankelijk van de locatie, het type laadpaal (normaal en snelladers) en de modaliteit (licht vervoer en zwaar vervoer). Zo is er bij zwaar vervoer in de meeste gevallen nog publieke financiering nodig, omdat er een onrendabele top is. Dit komt door de nog lage aantallen emissieloze trucks, de behoefte aan laadpalen met hoge capaciteit, mogelijke netverzwaring en locatiewerving.

De leden van de SP-fractie lezen voorts dat de elektriciteitsvoorziening voor stilstaande vliegtuigen wordt verduurzaamd. Leden roepen de Minister op om ook haast te maken met de invoering van elektrisch taxiën op luchthavens. Het gestelde doel van 2030 achten deze leden te weinig ambitieus.

Het kabinet is met de sector in overleg over het thema duurzaam taxiën. Er wordt onder andere gesproken over wat qua planning en eventuele versnelling realistisch gezien mogelijk is. Onlangs is hierover een motie door uw Kamer aangenomen²⁰. Schiphol zal een lopende pilot met

²⁰ Kamerstuk 35 925, nr. 30

duurzaam taxiën komend jaar opschalen om na te gaan wat invoering betekent voor de veiligheid.

De leden van de GroenLinks fractie merken op dat de juiste infrastructuur essentieel is voor emissieloos transport. Deze leden vragen zich af op welke punten het oorspronkelijke voorstel precies is afgezwakt. Hoe is het speelveld, welke lidstaten hebben aangestuurd op een afgezwakt voorstel en welke lidstaten zien juist liever een ambitieuzer voorstel? Kan de inbreng worden gedeeld die het kabinet heeft voorbereid op de vragen van het voorzitterschap?

Het laatst besproken compromisvoorstel is afgezwakt ten opzichte van het originele Commissievoorstel. Qua ambitie zijn de capaciteitsdoelen en afstandsdoelen voor elektrisch vervoer naar beneden bijgesteld, hetzelfde geldt ook voor het capaciteitsdoel voor waterstof. Een groep lidstaten wil de ambitie, zoals opgenomen in het Commissievoorstel behouden terwijl een andere groep inzet op een afzwakking van de doelstellingen. Het kabinet zal in Brussel pleiten voor een hoge ambitie aangaande de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, met daarbij onder andere aandacht voor gebruiksvriendelijkheid, toegankelijkheid, kostenefficiëntie evenals de samenhang met andere voorstellen uit het *Fit-for-55*-pakket.

De leden van de GroenLinks-fractie vinden het belangrijk dat m.b.t. laadinfrastructuur voor vrachtwagens de overheid een stevige rol pakt zodat deze infrastructuur geen onnodige vertraging kent en kip-ei problemen voorkomen worden. Lidstaten moeten proactief hiermee aan de slag gaan. Deze leden vragen zich af of het kabinet deze mening deelt.

Het kabinet deelt deze mening. Het AFIR-voorstel heeft als insteek om een minimum uitrol van laadinfrastructuur voor onder andere vrachtwagens te verplichten. Hierdoor moeten lidstaten actief werk maken om voldoende laadinfrastructuur uit te rollen. Op nationaal niveau wordt vanuit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) door een groot aantal partijen samengewerkt aan de uitrol van voldoende laadinfrastructuur voor vrachtwagens. Binnen de NAL Logistiek werken op dit moment verschillende betrokken partijen (o.a. netbeheerders, brancheverenigingen, overheden, kennisinstellingen) samen om ervoor te zorgen dat de realisatie van passende en effectieve logistieke laadinfrastructuur aan blijft sluiten bij het groeiende aantal elektrische vrachtwagens.

De leden van de D66-fractie merken op dat onder het AFIR-voorstel lidstaten, waaronder Nederland, worden verplicht nationale plannen op te stellen voor de uitrol van alternatieve tank- en laadinfrastructuur. Deze leden vragen zich af aan welke criteria deze plannen moeten voldoen? Uit welke elementen is het opgemaakt en welk tijdsplan hoort hierbij? Hoe zal de Europese Commissie toezien op de naleving van deze plannen? Wat is de rol van de Tweede Kamer in deze? Hoe dienen deze plannen zich te verhouden tot de reeds bestaande initiatieven in Nederland en is de Minister bereid regie te nemen op waar en wanneer deze infrastructuur (voor vrachtwagens) gerealiseerd wordt, zo vragen deze Leden?

De AFIR bevat de verplichting voor lidstaten om per 1 januari 2024 nationale beleidsplannen (*national policy frameworks*) in concept te formuleren. De Commissie heeft deze verplichting opgenomen om de voortgang met betrekking tot het bereiken van de AFIR-doelstellingen te

bewaken en zal de verschillende beleidsplannen daarop analyseren gericht op goedkeuring. De Commissie kan een lidstaat verzoeken de plannen waar nodig aan te passen, dan wel bij te stellen voordat het goedkeuring verleent. De plannen moeten in ieder geval duidelijk maken welke nationale maatregelen de lidstaten voorzien voor de uitrol van alternatieve infrastructuur voor de verschillende modaliteiten en hoe lidstaten eventuele barrières in bijvoorbeeld de vergunningsprocedure slecht. Uw Kamer zal geïnformeerd worden over de inhoud en voortgang van het Nederlandse beleidsplan.

De leden van de D66-fractie vragen of de interoperabiliteit van infrastructuur voldoende geborgd is in het onderhavige voorstel, ook met betrekking tot prijstransparantie en toegankelijke betalingsmogelijkheden? Zo nee, hoe draagt de Minister zorg voor aansluiting bij omliggende landen zoals Duitsland, België en Frankrijk?

Het kabinet zet zich sterk in voor het waarborgen van interoperabiliteit in de verordening, niet alleen wat betreft prijstransparantie en betalingsmogelijkheden, maar ook wat betreft de definitie van publiek-toegankelijk, non-discriminatie van gebruikers en redelijke tarieven. Van groot belang is dat hiervoor, in de verordening, voldoende handhavinginstrumenten opgenomen worden om naleving te garanderen. Nederland trekt op dit onderwerp samen op met een groep gelijkgestemde lidstaten.

De leden van de D66-fractie vragen de Minister of de uitrol van de infrastructuur zoals voorzien onder het AFIR-voorstel voldoende is om te voldoen aan de doelstelling die Nederland in Glasgow op de COP26 heeft uitgesproken om de nieuwverkopen van zero emissie vrachtwagens te versnellen, van 30% in 2030 tot 100% in 2040?

De doelstellingen in het AFIR-voorstel voor emissieloze vrachtwagens (zwaar vervoer) zijn gebaseerd op prognoses van de Europese Commissie waarin de COP26-doelstelling niet meegenomen is. Dit komt omdat de COP26-doelstelling tijdens het modelleren van de Europese Commissie nog niet bekend was. Het kabinet is van mening dat ambitieuze actie nodig is om klimaatdoelstellingen in de vervoerssector te behalen en zet zich daarom in voor een hoge ambitie op zowel nationaal als internationaal niveau. De doelstelling voor zwaar vervoer die tijdens COP26 is gelanceerd is hier een voorbeeld van. De inzichten van de implicaties van het COP26-voorstel zijn belangrijk om mee te nemen in het vervolg van de onderhandelingen van de AFIR zodat de uitrol van laadinfrastructuur gelijk op blijft lopen met de ontwikkelingen omtrent emissieloze vrachtwagens.

De leden van de D66-fractie vragen voorts of de voorgenomen uitrol van laad- en tankinfrastructuur, ook in het buitenland, genoeg zekerheid biedt aan vervoersbedrijven om de noodzakelijke investeringen in zero emissie vrachtwagens te doen?

Het kabinet ondersteunt het ambitieniveau, zoals geschetst in het AFIR-voorstel voor de uitrol van alternatieve tank- en laadinfrastructuur voor zware voertuigen. Daarbij vindt het kabinet het belangrijk dat (doelstellingen voor) aanbod en vraag gelijk oplopen, zodat gerealiseerde infrastructuur voor alternatieve brandstoffen voor zwaar vervoer ook daadwerkelijk wordt benut en investeringen kosteneffectief zijn.

Voorts vragen de leden van de D66-fractie zich af of de Minister bereid is om in dit kader ook tussendoelen te stellen, en zo ja welke, zo vragen deze leden.

Het kabinet is voorstander van het stellen van tussendoelen. Het AFIR-voorstel bevat tussendoelen voor het kernnetwerk (2025 en 2030), het uitgebreide netwerk (2030 en 2035) en de stedelijke knooppunten (2025 en 2030). Bij de onderhandelingen is het in stand houden van deze doelstellingen het uitgangspunt voor het kabinet.

De leden van de CDA-fractie lezen dat een zorgpunt van Nederland in de Raad is dat het huidige compromisvoorstel een afgezwakte ambitieniveau heeft voor de uitrol van laadinfrastructuur voor lichte en zware voertuigen. Kan de Minister aangeven welke groep lidstaten kritisch was op het ambitieniveau en heeft ingezet op een afgezwakt compromisvoorstel? Hoe groot is deze groep lidstaten en welke belangen spelen hierbij? Nederland acht het compromisvoorstel niet voldoende om de onderhandelingen met het parlement over aan te gaan. Krijgt Nederland voldoende steun in deze lijn? En welke inbreng heeft het kabinet voorbereid voor de vragen die centraal staan tijdens het oriënterende debat op de Transportraad? Kan het kabinet deze inbreng delen met de Kamer?

Een groep lidstaten loopt qua uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen achter op het Europese gemiddelde. Deze lidstaten vinden het oorspronkelijke Commissievoorstel te ver en te snel gaan. Nederland is één van de koplopers en pleit daarom samen met een groep «*like-minded*» lidstaten voor een ambitieuze en tijdige uitrol in de EU. Het kabinet blijft in de Raad pleiten voor een hoge ambitie aangaande de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, met daarbij onder andere aandacht voor gebruiksvriendelijkheid, toegankelijkheid, kostenefficiëntie evenals de samenhang met andere voorstellen uit het *Fit-for-55*-pakket.

***Naiades III*²¹**

In het voorstel lezen de leden van de VVD met interesse de ambitie om de binnenvaart te stimuleren en te versterken. De VVD pleit al geruime tijd voor het bevorderen van de binnenvaart om de drukte op de weg te verminderen. In hoeverre worden de binnenvaartschippers betrokken bij de genoemde ambities?

De binnenvaartschippers worden betrokken via hun internationale brancheorganisaties²². Deze zijn direct betrokken bij de deskundigengroep Naiades II waar ook het nieuwe beleidsdocument besproken wordt. Ook zijn zij als partner betrokken bij het Platform voor de Implementatie van Naiades (Platina 3) waar verschillende maatregelen uitgewerkt worden. Ook worden ze betrokken bij de diverse effectbeoordelingen die uitgevoerd zullen worden.

De leden van de VVD-fractie geven aan dat de binnenvaart de verduurzamingskosten zeer beperkt kan dragen, wat is bevestigd in het onderzoek van de CCR. Daarom steunt Brussel het opzetten van een Europees Binnenvaartfonds om de binnenvaartsector te ondersteunen. Het Europees parlement heeft het idee van een fonds onlangs geopperd in een initiatiefrapport²³ en in

²¹ COM (2021) 324

²² De twee brancheorganisaties die hiervoor aan de lat staan betreffen Binnenvaart Branche Unie (BBU) en Europese Schippers Organisatie (ESO). Deze organisaties zijn door de Europese Commissie aangewezen als vertegenwoordigende organisaties van de sector.

²³ Europees parlement, Texts adopted – Towards future-proof inland waterway transport in Europe – Tuesday, 14 September 2021 (europa.eu)

de binnenvaartstrategie NAIADES III wordt dit ook genoemd. De leden van de VVD-fractie vragen zich af hoe de Minister hier tegenaan kijkt en hoe zij zich, samen met andere lidstaten in een sterke kopgroep, hiervoor hard gaat maken in de Raad.

De CCR studie wijst inderdaad op een vergroeningsfonds op EU-niveau als meest effectieve instrument om de financiering van de vergroening te realiseren. Tegelijkertijd wijst de studie op de beperkte ruimte die er is (vanwege het risico van een omgekeerde *modal shift*) om de prijs van brandstof met een bijdrage voor een dergelijk fonds te verhogen en wordt er nu onderhandeld over een verplichte accijnsheffing via de Energiebelastingrichtlijn. Binnen de CCR wordt nu bekeken of, en zo ja hoe, een bijdrage onder de Akte van Mannheim mogelijk is. Ik ben voorstander van een Europees Binnenvaartfonds en zal mij daar in de Raad hard voor maken.

CO₂-normen nieuwe personen- en bestelauto's²⁴

Met betrekking tot de verordening aanscherping CO₂-normen nieuwe personen- en bestelauto's vragen de Leden van de D66-fractie of de Minister bereid is zich in te zetten voor een aanscherping van tussendoelen.

Ja, het kabinet zet zich in voor een hoger reductiepercentage in 2025 van 50% en het toevoegen van één of meerdere tussendoelen in 2027 of 2028, voor zowel personen- als bestelauto's, zoals vastgelegd in het BNC fiche²⁵. Dit is in lijn met het Klimaatakkoord waarin onder andere vastgelegd is om te «streven naar 100% emissieloze nieuwverkoop personenauto's in 2030»²⁶. Hoe sneller de CO₂-uitstoot van de nieuwverkopen van voertuigen daalt, hoe groter de CO₂-reductie van het hele wagenpark is. Juist een aanscherping van de CO₂-norm in 2025 draagt bij aan de verhoogde CO₂-reductiedoelstelling van 55% in 2030. Bovendien dwingt een aanscherping van de CO₂-norm op korte termijn autofabrikanten om de transitie naar elektrische voertuigen sneller te maken. In het huidige voorstel van de Commissie zijn er geen aanpassingen voorzien van de CO₂-normen tot en met 2029.

Herziening Eurovignetrichtlijn²⁷

De leden van de PVV-fractie constateren dat het kabinet negatief tegenover het voorstel van het Eurovignet staat, gezien het feit dat het kabinet de kilometerheffing wil invoeren, maar ook vanwege het feit dat zij vindt dat de lidstaten zelf moeten kunnen beslissen over de wijze van het voeren van de kilometerheffing. De leden van de PVV-fractie vragen aan de Staatssecretaris of zij dit tweede argument bij alle EU-regelgeving gaat toepassen.

Voorop staat dat het de keuze van de lidstaat is of wegbeprijzing wordt ingevoerd. Als die keuze wordt gemaakt, dan geldt daarvoor het kader in de Eurovignetrichtlijn. Waar de huidige richtlijn alleen geldt voor vrachtoertuigen, ziet de richtlijn in de toekomst toe op alle voertuigen. Het kabinet heeft het politieke akkoord inzake de herziening van de richtlijn niet gesteund, onder andere vanwege het verplichte uitfaseren

²⁴ COM(2021) 556

²⁵ Kamerstuk 22 112, nr. 3191

²⁶ Zie <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/klimaatverandering/klimaatakkoord/wat-is-het-klimaatakkoord> (pagina 52)

²⁷ COM(2017) 275

van vignetten voor vracht, waardoor deze in de toekomst enkel onder zeer specifieke voorwaarden mogelijk zijn.

In algemene zin geldt voor Commissievoorstellen dat het kabinet in een zogenaamd BNC-fiche (beoordeling nieuwe Commissievoorstellen) uiteenzet hoe het een nieuw voorstel beoordeelt. Elk nieuw voorstel wordt individueel op proportionaliteit en subsidiariteit beoordeeld. Het BNC-fiche wordt uw Kamer aangeboden, teneinde de EU-inzet op het betreffende onderwerp met uw Kamer te kunnen bespreken.

De leden van de PVV-fractie constateren dat de gevolgen van het wijzigen van de richtlijn omtrent het eurovignet gevolgen heeft voor de Westerschelde tunnel. De leden van de PVV-fractie vragen aan de Staatssecretaris of zij de kamer tijdig kan informeren over de gevolgen en de acties die zij onderneemt om de gevolgen te beperken.

Zoals in de Kamerbrief Draaiboek tolvrije Westerscheldetunnel van 15 oktober jl. is uiteengezet²⁸, wordt het akkoord bestudeerd en worden de eventuele gevolgen voor de Westerscheldetunnel in kaart gebracht. Gezien de korte implementatietermijn van twee jaar waar het de Westerscheldetunnel betreft, is hiermee onverwijld gestart. Ik verwacht uw Kamer hierover in het eerste kwartaal van 2022 nader te informeren.

De leden van de CDA-fractie vragen of de Minister kan toelichten wat het belangrijkste effect is van de herziening van de Eurovignetrichtlijn op het wetsvoorstel vrachtwagenheffing?

Zoals in de Kamerbrief voortgang vrachtwagenheffing van 15 september 2021 (Kamerstuk 31 305, nr. 333) is uiteengezet, zal de tariefstelling van de vrachtwagenheffing gewijzigd moeten worden. Waar nu het tarief gebaseerd is op de Euro-emissieklasse van het voertuig, dient in de toekomst de CO₂-emissie van het voertuig leidend te worden bij de opbouw van de tarieven. Ook moet in dat tarief een externe kostenheffing op grond van luchtverontreiniging verwerkt worden.

De leden van de CDA-fractie vragen voorts of er knelpunten worden verwacht bij de implementatie en zo ja wat deze zijn.

De implementatietermijn in combinatie met de benodigde wijzigingen in verschillende systemen, is een aandachtspunt. De implementatietermijn is in beginsel twee jaar. De Eurovignet heffende landen (Denemarken, Zweden, Luxemburg en Nederland) hebben echter voor het gezamenlijke systeem op bepaalde onderdelen meer tijd gekregen voor de implementatie. Voor het verdrag geldt dat binnen drie jaar de CO₂-emissie gebaseerde tariefdifferentiatie moet zijn geïmplementeerd.

Na vijf jaar komt de uitzondering (voor alle systemen) te vervallen, op basis waarvan nu het Eurovignet pas vanaf 12 ton wordt geheven. Het vignet moet dan verplicht worden geheven vanaf 3,5 ton. Vignetten voor vrachtvoertuigen worden binnen acht jaar uitgefaseerd en mogen dan enkel onder zeer specifieke omstandigheden. Hiervoor hebben de Eurovignet heffende landen 10 jaar gekregen. De richtlijn moet zowel in de vrachtwagenheffing als ook in het Eurovignetverdrag geïmplementeerd worden. De bedoeling is echter dat de vrachtwagenheffing na verloop van tijd in de plaats komt van de heffing van het Eurovignet. Dit betekent feitelijk dat sommige wijzigingen van het verdrag geïmplementeerd moeten zijn, voordat de vrachtwagenheffing naar verwachting is ingevoerd. Andere wijzigingen in het Eurovignet-

²⁸ Kamerstuk 35 925 XII, nr. 12

verdrag hoeven pas later te worden ingevoerd en zijn daardoor voor Nederland minder relevant indien intussen de vrachtwagenheffing is ingevoerd. Het kabinet zal hier extra aandacht aan besteden en dit uiteraard ook tijdig met stakeholders bespreken.

Een ander aandachtspunt is dat bij de verdragswijziging unanimititeit noodzakelijk is, waardoor er een afhankelijkheid is van de besluitvorming door regeringen van de heffende landen (Denemarken, Zweden, Luxemburg en Nederland).

De leden van de CDA-fractie vragen of er inmiddels al meer te melden is over de gevolgen voor de Westerscheldetunnel.

Zoals aangegeven in de Kamerbrief Draaiboek tolvrije Westerscheldetunnel van 15 oktober jl. wordt het akkoord bestudeerd en worden de eventuele gevolgen voor de Westerscheldetunnel in kaart gebracht. Een mogelijkheid is dat voor de belangrijkste wijziging, te weten de verplichte tariefdifferentiatie op grond van CO₂-emissies, gebruik kan worden gemaakt van een uitzondering. Het totale aantal artikelen dat van toepassing is op de Westerscheldetunnel is beperkt. Deze aspecten worden momenteel verder uitgewerkt evenals de wijze van implementatie. Ik verwacht uw Kamer in het eerste kwartaal van 2022 nader te informeren.

Herziening richtlijn EU ETS voor luchtvaart en implementatie CORSIA²⁹

De leden van de CDA-fractie vinden het positief dat bij de herziening van deze richtlijn wordt ingezet om verdere reductie van broeikasgasemissies in de luchtvaartsector te stimuleren. Daar waar een wereldwijde aanpak nog niet haalbaar lijkt, bieden Europese afspraken uitkomst. Deze leden lezen dat de Commissie voorstelt om per 2024 het emissieplafond te reduceren met 4,2% per jaar. Tegelijkertijd stelt de Commissie voor om de reductie van 4,2% met terugwerkende kracht te laten gelden vanaf 2021, door het plafond eenmalig te verlagen in het jaar waarop de herziene richtlijn in werking treedt. Wat vindt de Minister van dit voorgestelde percentage, is dit voldoende om de klimaatdoelstelling te behalen en welk effect zal dit voorstel gaan hebben op de reductie van broeikasgasemissies?

Nederland is voorstander van een aanscherping van het EU ETS voor de luchtvaart, in lijn met het bredere EU ETS, en steunt daarom dit voorstel van de Europese Commissie. Op zichzelf is de aanscherping van het EU ETS niet voldoende om de klimaatdoelstelling van de EU te behalen. Daarom doet de Commissie ook andere voorstellen. Voor de luchtvaartsector betekent een aangescherpt EU ETS dat de prijs voor emissierechten waarschijnlijk zal stijgen, waardoor maatregelen binnen de sector zelf aantrekkelijker worden dan zonder aanscherping. Bijvoorbeeld de toepassing van duurzame luchtvaartbrandstof. Dit sluit aan bij de inzet van het kabinet die is gericht op CO₂-reductie binnen de luchtvaartsector.

Deze leden lezen verder dat het kabinet een risico ziet bij het berekenen van de allocatie op basis van het jaar 2023. Deze leden menen dat dit een perverse prikkel kan geven om in 2023 meer te vliegen voor een hogere allocatie van gratis rechten. Deze leden merken voorts op dat het kabinet de Commissie hierover zal

²⁹ COM (2021) 552, COM (2021) 567

bevragen. Is de Minister bereid om de Kamer te informeren over het antwoord van de commissie op dit punt?

Ik informeer de Kamer periodiek over de voortgang ten aanzien van de verschillende luchtvaartvoorstellen. Daarin zal ik ook terugkomen op het beoogde nieuwe referentiejaar.

Verder lezen deze leden dat de Commissie voorstelt om de allocatie van gratis rechten voor de luchtvaart af te bouwen en het kabinet deze lijn steunt. Minder gratis rechten betekent dat het aandeel te veilen rechten toeneemt. Kan de Minister aangeven wat precies de effecten hiervan zullen zijn?

Een afname van het aantal gratis rechten zal leiden tot hogere kosten voor de luchtvaart voor emissierechten. Hierdoor worden maatregelen binnen de sector zelf aantrekkelijker dan zonder aanscherping van het EU ETS. Bijvoorbeeld de toepassing van duurzame luchtvaartbrandstof. Dit sluit aan bij de inzet van het kabinet die is gericht op in-sector CO₂-reductie door de luchtvaart.

Deze leden lezen dat voor de afbouw van de allocatie van gratis rechten voor de luchtvaart de Commissie kijkt naar verschillende tijdspaden voor de afbouw. Op welk tijdspad zet Nederland in en heeft het hierbij steun van andere lidstaten?

Nederland is voorstander van een afbouw van de gratis rechten voor de luchtvaart. Ook andere lidstaten steunen deze lijn. Over het tijdspad voor de afbouw verschillen lidstaten nog van mening. Nederland zal nadere invulling geven aan het standpunt zodra de impactanalyse over de *Fit-for-55*-voorstellen voor de luchtvaart gepubliceerd is. In deze impactanalyse wordt ook het effect op kosten onderzocht.

Deze leden lezen verder dat het kabinet graag ziet dat er in de ETS-richtlijn een expliciete grondslag (naast de algemene grondslag in artikel 193 VWEU) wordt opgenomen voor nationaal verdergaande maatregelen, zoals een CO₂-plafond, mits deze verenigbaar zijn met internationaal recht. Het huidige voorstel bevat deze expliciete grondslag niet. Kan de regering aangeven of zij verwacht dat deze expliciete grondslag alsnog wordt toegevoegd en zo niet wat dit zou betekenen voor een eventueel instellen van een nationaal CO₂-plafond?

Een expliciete grondslag in de ETS-richtlijn lijkt extra zekerheid te bieden ten aanzien van nationale initiatieven, juist vanwege het feit dat de Europese Commissie bij de notificatie van verdergaand nationaal beleid kritisch zal kijken naar onder andere de interactie met het EU ETS. De Europese Commissie is van mening dat het Verdrag betreffende de Werking van de Europese Unie (VWEU), en in het bijzonder artikel 193, reeds voldoende grondslag biedt voor verdergaande maatregelen door individuele lidstaten. Hierover zijn we nog in gesprek met de Europese Commissie. Op dit moment kan ik nog geen inzicht geven over de uitkomst van deze besprekingen noch over de uitkomst van het onderhandelingsproces in de Raad en, later, met het Europees parlement.

***Europese Slotverordening*³⁰**

De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd naar de stand van zaken van de herziening van de Europese slotverordening. De

³⁰ Verordening (EEG) nr. 95/93

Minister gaf op 3 juni 2019 in antwoord op feitelijke vragen aan dat de herziening van de Europese slotverordening is voorzien in de periode 2020–2022³¹. De leden van de CDA-fractie vragen zich of dit is vertraagd en, zo ja, wat hiervan de reden is. Wanneer zal deze herziening dan wel plaatsvinden? Is de inzet van Nederland nog steeds om bij de herziening ruimte te willen creëren om nationaal selectiviteitsbeleid te voeren? Welke stappen zet Nederland om achter de schermen steun te vergaren voor de Nederlandse inzet bij andere lidstaten, zodat de kans groter wordt dat Nederland steun krijgt? De leden vragen of de Minister kan schetsen wat op dit moment het krachtenveld is qua het creëren van meer ruimte voor nationaal selectiviteitsbeleid en wat redenen zijn dat bepaalde lidstaten deze benadering niet steunen? Tot slot vragen de leden of de Minister kan aangeven op welke wijze meer ruimte om nationaal selectiviteitsbeleid te voeren kan bijdragen aan het behalen van de klimaatdoelstellingen doordat lidstaten meer mogelijkheden hebben om autonome groei te beperken?

De Europese Commissie heeft de herziening van de Europese Slotverordening uitgesteld. Naar verwachting zal de Commissie volgend jaar de herziening van de Slotverordening opnieuw opstarten. Nederland is daarbij nog steeds voornemens om in te zetten op meer ruimte binnen de slotsystematiek ten behoeve van nationale beleidsdoelen, zoals de publieke belangen van netwerkkwaliteit en duurzaamheid. Kortgezegd zal de Nederlandse inzet beogen om onder een nieuwe Slotverordening de uitgifte van slots mede afhankelijk te maken van de mate waarin het gebruik van slots zal bijdragen aan het behalen van onze nationale doelstellingen rondom de genoemde publieke belangen. Zodra het proces rondom de herziening van de Slotverordening van start gaat, zal Nederland schriftelijke inbreng leveren en gesprekken voeren met diverse betrokkenen, waaronder ook de lidstaten.

³¹ Kamerstuk 31 936, nr. 630