

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de geannoteerde agenda van de Transportraad d.d. 9 december 2021 te Brussel (Kamerstuk 21 501–33, nr. 884), het verslag van de informele bijeenkomst van Transportministers d.d. 22-23 september 2021 (Kamerstuk 21 501–33, nr. 878), het verslag van de Transportraad d.d. 3 juni 2021 (Kamerstuk 21 501–33, nr. 868), het EU-voorstel: Uitrol infrastructuur voor alternatieve brandstoffen COM (2021) 559, het EU-voorstel: Strategisch uitrolplan infrastructuur voor alternatieve brandstoffen COM (2021) 560, het EU-voorstel: ReFuelEU Luchtvaart COM (2021) 561, het EU-voorstel: Herziening richtlijn EU ETS voor luchtvaart (COM (2021) 552, het EU-voorstel: FuelEU Scheepvaart COM (2021) 562, het fiche: Mededeling Naiades III «Het toekomstbestendig maken van de Europese binnenvaart» (Kamerstuk 22 112, nr. 3170), het fiche: Verordening aanscherping CO₂-normen nieuwe personen- en bestelauto's in 2030 en 2035 (Kamerstuk 22 112, nr. 3191), het EU-voorstel: Herziening richtlijn EU-ETS voor de implementatie van CORSIA (COM (2021) 567, het fiche: Herziening richtlijn EU-ETS voor luchtvaart en implementatie CORSIA (Kamerstuk 22 112, nr. 3192), het fiche: Verordening bijmengverplichting van duurzame luchtvaartbrandstoffen (Kamerstuk 22 112, nr. 3188), het fiche: Verordening stimuleren hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de zeevaart (Kamerstuk 22 112, nr. 3189), het fiche: Verordening uitrol infrastructuur alternatieve brandstoffen (Kamerstuk 22 112, nr. 3190) en de brief inzake de Evaluatie AFI-richtlijn (Kamerstuk 22 112, nr. 3178).

De fungerend voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave

Inleiding	2
VVD-fractie	2
D66-fractie	3
PVV-fractie	6
CDA-fractie	6
SP-fractie	8
GroenLinks-fractie	9
SGP-fractie	9

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de stukken op de agenda van het schriftelijk overleg Transportraad d.d. 9 december 2021.

De leden van de D66-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de stukken voor de Transportraad van 9 december 2021. Deze leden onderschrijven het grote belang van verduurzaming voor de verschillende modaliteiten. Zij hebben daarbij enkele vragen.

De leden van de PVV-fractie hebben kennisgenomen van de betreffende beleidsbrieven en willen de Minister nog enkele vragen voorleggen.

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de geannoteerde agenda en de overige stukken op de agenda. Deze leden hebben de volgende vragen.

De leden van de SP-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de agenda van de Transportraad van 9 december 2021. Deze leden hebben hierbij nog enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de stukken en hebben hierover nog enkele vragen.

De leden van de SGP-fractie hebben kennisgenomen van de stukken op de agenda en hebben hierover nog enkele vragen.

VVD-fractie

EU-voorstel: ReFuelEU Luchtvaart COM (2021) 561

De leden van de VVD-fractie lezen dat synthetische luchtvaartbrandstoffen het grootste decarbonisatiepotentieel hebben van alle luchtvaartbrandstoffen die zijn overwogen voor het ReFuelEU-initiatief. Deze leden vragen hoe ervoor gezorgd kan worden dat synthetische brandstoffen in Nederland geproduceerd zullen worden, gezien onze koplopersrol in de luchtvaart- en brandstofsector. In Zweden is recentelijk een enorme fabriek aangekondigd; kunnen we dat hier realiseren? In de brief aan de Kamer wordt gemeld dat het kabinet ruimte wil behouden om nationaal een hogere doelstelling in te voeren. Betekent dit dat de Minister voornemens is om een hogere bijmengverplichting in te voeren ten opzichte van de Europese richtlijnen voor het bijmengpercentage, wanneer deze niet hoog genoeg is? Zo ja, hoe gaat de Minister ervoor zorgen dat de Nederlandse luchtvaart niet op achterstand komt ten opzichte van omliggende landen door het ongelijke speelveld dat

hierdoor ontstaat en hoe voorkomt zij dat er Nederlandse koppen op Europees beleid komen?

EU-voorstel: FuelEU Scheepvaart COM (2021) 562

De leden van de VVD-fractie zijn bereid om stappen te zetten ten behoeve van de verduurzaming van de scheepvaart. Echter is het van groot belang voor deze leden dat weglek wordt voorkomen. Anders besparen we geen CO₂ en beschadigen we de economie nodeloos. Hoe voorkomt de Europese Unie (EU) en/of de Minister 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? Zij hebben zelf immers ook ambitieuze klimaatdoelen. Er moeten stappen gezet worden, maar wel met effectief beleid in plaats van weglek.

Ook lezen de leden van de VVD-fractie dat in het voorstel de verantwoordelijkheid voor het aantonen dat de gebruikte brandstoffen schoon zijn voornamelijk ligt bij de bemanning van het schip. Waarom ligt de verantwoordelijkheid hiervoor bij de schippers en niet bij de producenten en leveranciers van de brandstoffen, zoals het geval is bij het voorstel voor de luchtvaart in Refuel Aviation?

Het voorstel richt zich onder andere op reizen binnen de EU, en daarmee op de kustvaart (short sea). Hetzelfde geldt voor het EU Emissions Trading System (EU-ETS) voorstel. Tegelijkertijd zijn er Europese modal-shiftdoelen vastgesteld in de Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit die moeten leiden tot +25% vervoer van de weg naar short sea (en binnenvaart) in 2030 en +50% in 2050. De vraag is dan ook of dit voorstel, en het Fit for 55--pakket in zijn totaliteit, de modal-shiftdoelen goed genoeg in ogenschouw heeft genomen. Het argument van de Europese Commissie dat extra-EU-reizen ook onder het voorstel vallen gaat niet op, omdat short sea niet met deep sea concurreert, maar met wegvervoer. Is de Minister bereid dit verder te onderzoeken? Ook bestaat er 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?

In het voorstel staat dat de boeteopbrengsten direct naar het EU Innovation Fund gaan. Wat vindt de Minister hiervan (in het kader van de eigenmiddelenbesluit)? Kunnen deze opbrengsten worden geoormerkt voor verdere verduurzaming van de zeevaart?

Fiche: Mededeling Naiades III «Het toekomstbestendig maken van de Europese binnenvaart

De leden van de VVD-fractie lezen in het voorstel met interesse de ambitie om de binnenvaart te stimuleren en te versterken. Deze leden pleiten 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 binnenvaart kan de verduurzamingskosten zeer beperkt dragen, wat is bevestigd in het onderzoek van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR). Daarom steunt Brussel het opzetten van een Europees Binnenvaartfonds om de binnenvaartsector te ondersteunen, bijvoorbeeld bij het verder verduurzamen van een schip of het installeren van walstroom in een binnenhaven. Onder andere de reservefondsen kunnen hier een bijdrage aan leveren. Het Europees parlement heeft het idee van een fonds onlangs geopperd in een initiatiefrapport¹ en in de binnenvaartstra-

¹ Europees parlement, Texts adopted – Towards future-proof inland waterway transport in Europe – Tuesday, 14 September 2021 (europa.eu)

tegie NAIADES III wordt dit ook genoemd. Hoe kijkt de Minister hiertegen aan en hoe gaat de Minister zich, samen met andere lidstaten in een sterke kopgroep, hiervoor hard maken in de Raad?

Evaluatie AFI-richtlijn

De leden van de VVD-fractie 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 we 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? Verder wordt er in de impactassessment van de Europese Commissie een schatting gedaan van de kosten van laadpaleninfrastructuur voor komende jaren. De kosten voor bijbehorende uitbreiding van het net worden hier echter niet in meegenomen. Kan de Minister hier meer duidelijkheid over geven? En welke effecten op de aanschaf en het bezit van elektrische auto's kunnen er worden verwacht bij het vergroten van de afstand tussen laadpalen van 60 naar 100 kilometer? Tot slot vernemen deze leden dat er vanuit de laadpalenindustrie 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 businessmodel kan ondermijnen. Hoe denkt de Minister hierover? Kunnen andere alternatieven niet kosteneffectiever zijn, zoals een sticker met een QR-betalingscode?

D66-fractie

De leden van D66-fractie zien dat in deze Transportraad stil zal worden gestaan bij enkele belangrijke voorstellen in het kader van het Fit for 55-pakket van de Europese Commissie: laad- en tankinfrastructuur voor alternatieve brandstoffen (AFIR), luchtvaart (*ReFuel Aviation*), en zee- en binnenvaart (*FuelEU Maritime*).

De leden van de D66-fractie lezen met betrekking tot de revisie van de Richtlijn Infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (AFIR) dat onder deze voorstellen lidstaten, waaronder Nederland, worden verplicht nationale plannen op te stellen voor de uitrol van alternatieve tank- en laadinfrastructuur. Deze leden vragen aan welke criteria deze plannen moeten voldoen. Uit welke elementen dienen deze te zijn opgemaakt en welk tijdspad 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.

Deze leden lezen daarnaast dat de Minister hecht aan de interoperabiliteit van de infrastructuur. Is dit voldoende geborgd 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?

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 United Nations Climate Change Conference 2021 (COP26) heeft uitgesproken, namelijk om de nieuwverkopen van zero-emissievrachtwagens te versnellen, van 30% in 2030 tot 100% in 2040. Biedt de voorgenomen uitrol van laad- en tankinfrastructuur, ook in het buitenland, genoeg zekerheid aan vervoersbedrijven om de noodzakelijke investeringen in

zero-emissievrachtwagens te doen? Is de Minister bereid in dit kader ook tussendoelen te stellen? Zo ja welke?

De leden van de D66-fractie hebben eveneens vragen over het voorstel *ReFuelEU Aviation*. Zij 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?

De Minister schrijft dat in de Transportraad zal worden gesproken over het ingroeipad van de bijmengverplichting, waar Nederland inzet op een verhoogde ambitie van 8% ten opzichte van het in voorstel opgenomen percentage van 5%. Deze leden zijn positief over de insteek van de Minister om brandstoffen te verduurzamen en hebben hier nog enkele vragen over. Zij vragen of de Minister bekend is met de impactanalyse van de Europese Commissie die wijst op de nadelige kanten van een verhoogd percentage. Hoe groot zijn de effecten van een afgenomen connectiviteit en verhoogde grondstofprijzen als gevolg van concurrentie met andere sectoren, zoals wegvervoer en vervoer over water, die gebruikmaken van deze grondstoffen? 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? Welke gevolgen voor producenten en leveranciers van biobrandstoffen en grondstoffen worden verwacht in Nederland en de rest van Europa?

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.

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». Kan de Minister dit nader specificeren?

Deze leden vragen de Minister in welke mate de «sustainable aviation fuels»-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?

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 verhoogde ambitie, ook in relatie tot de inzet op een verhoging van de bijmengverplichting van duurzame brandstoffen voor de luchtvaart? Deze leden vragen de Minister in hoeverre het Europese en Nederlandse aanbod kan voorzien in deze doelstellingen. Met betrekking tot de verordening aanscherping CO₂-normen nieuwe personen- en bestelauto's vragen deze leden of de Minister bereid is zich in te zetten voor een aanscherping van tussendoelen.

PVV-fractie

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Minister of zij in de Transportraad aandacht wil vragen voor de gigantische kostenpost waarmee de scheepvaart opgezaaid wordt, alles om een CO₂-reductie te bewerkstelligen in een relatief schone sector.

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Minister of zij op de hoogte is van de problemen die ontstaan, zodra er bijgemengd wordt met fatty acid methyl ester (FAME)? Deze leden hebben het hier bijvoorbeeld over filters die iedere acht weken vervangen moeten worden en motoren die stuklopen. Deze leden vragen tevens aan de Minister of zij bereid is om dit in de Transportraad aan te kaarten.

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

De leden van de PVV-fractie constateren dat de gevolgen van het wijzigen van de richtlijn omtrent het Eurovignet gevolgen heeft voor de Westerscheldetunnel. Deze leden vragen aan de Minister of zij de Kamer tijdig kan informeren over de gevolgen en de acties die zij onderneemt om de gevolgen te beperken.

CDA-fractie

Geannoteerde agenda

De leden van de CDA-fractie vinden het positief dat de Richtlijn infrastructuur alternatieve brandstoffen (AFIR) zich onder meer richt op het realiseren van publiek toegankelijke alternatieve tank- en laadinfrastructuur per voertuig op het kernnetwerk en uitgebreide Trans-European Transport Network (TEN-T), en op de stedelijke knooppunten. Deze leden lezen dat een zorgpunt van Nederland in de Raad is dat het huidige compromisvoorstel een afgezwakt 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 aan te gaan. Krijgt Nederland voldoende steun in deze lijn? Welke inbreng heeft de Minister voorbereid voor de vragen die centraal staan tijdens het oriënterende debat op de Transportraad? Kan de Minister deze inbreng delen met de Kamer?

De leden van de CDA-fractie hebben verder vragen over het voorstel ReFuelEU Aviation, dat de invoering beoogt van een Europese bijmengverplichting voor de 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 eraan 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? 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?

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

Deze leden van de CDA-fractie lezen in de geannoteerde agenda over de herziening van de Eurovignetrichtlijn. Kan de Minister toelichten wat het belangrijkste effect is van de herziening op het wetsvoorstel vrachtwagenheffing? De herziene Eurovignetrichtlijn zal van toepassing zijn op alle tolsystemen en gebruiksheffingen voor wegverkeer in Nederland. De Minister geeft aan dat met de betrokken stakeholders in kaart wordt gebracht hoe de herziene richtlijn geïmplementeerd kan worden en wat dat betekent voor de betreffende systemen. Kan de Minister aangeven of hierbij knelpunten worden verwacht en, zo ja, wat deze zijn? De Minister heeft eerder aangegeven dat voor de Westerscheldetunnel de gevolgen nog worden bestudeerd. Is hier inmiddels al meer over te melden?

Fiche: Herziening richtlijn EU-ETS voor luchtvaart en implementatie CORSIA

De leden van de CDA-fractie vinden het positief dat er bij de herziening van deze richtlijn op wordt ingezet om verdere reductie van broeikasgasmismissies 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 broeikasgasmismissies? Deze leden lezen verder dat de Minister een risico ziet bij het berekenen van de allocatie op basis van het jaar 2023. Dit kan een perverse prikkel geven om in 2023 meer te vliegen voor een hogere allocatie van gratis rechten. Het kabinet zal de Commissie hierover bevragen. Is de Minister bereid om de Kamer te informeren over het antwoord van de Commissie op dit punt? Verder lezen deze leden dat de Commissie voorstelt om de allocatie van gratis rechten voor de luchtvaart af te bouwen en dat 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? Deze leden lezen dat de Commissie voor de afbouw van de allocatie van gratis rechten voor de luchtvaart kijkt naar verschillende tijdspaden voor de afbouw. Op welk tijdspad zet Nederland in en heeft het hierbij steun van andere lidstaten? 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 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie) 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 Minister aangeven of zij verwacht dat deze expliciete grondslag alsnog wordt

toegevoegd en, zo nee, wat dit zou betekenen voor het eventueel instellen van een nationaal CO₂-plafond?

Overig

De leden van de CDA-fractie zijn tot slot benieuwd naar de stand van zaken van de herziening van de Europese slotverordening. De Minister gaf op 3 juni 2019 in antwoord op feitelijke vragen (Kamerstuk 31 936, nr. 630) aan dat de herziening van de Europese slotverordening is voorzien in de periode 2020–2022. Klopt het dat dit is vertraagd en wat is hiervan de reden? 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? Kan de Minister schetsen wat op dit moment het krachtenveld is wat betreft het creëren van meer ruimte voor nationaal selectiviteitsbeleid en wat de redenen zijn dat bepaalde lidstaten deze benadering niet steunen? Kan de Minister 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?

SP-fractie

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie (Kamerstuk 21 501, nr. 33)

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 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?

FuelEU Maritime

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

EU-voorstel: Uitrol infrastructuur voor alternatieve brandstoffen COM (2021) 559

De leden van de SP-fractie constateren dat de exploitatie van laadpunten voor elektrische voertuigen aan de vrije markt wordt gelaten. Betekent dit dat hier geen publieke financiering voor beschikbaar hoeft te worden gesteld? Deze leden juichen de ontwikkeling van een uitgebreide infrastructuur voor elektrische mobiliteit toe, maar zij zijn bevreesd dat belastinggeld wordt geïnvesteerd in voorzieningen die door commerciële partijen worden vermarkt.

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

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 stellen deze leden 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?

GroenLinks-fractie

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of de Minister 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 de Minister het dan noodzakelijk de eis van ten minste 70% CO₂-reductie voor renewable fuels of non-biological origins (RFNBO's) en recycled carbon fuels (RCF's) los te laten? Welke brandstoftypen, productieroutes en specifieke inzet acht de Minister kansrijk die nu buiten de criteria van het huidige voorstel vallen?

De leden van de GroenLinks-fractie delen de zorgen van de Minister over het afgezwakte compromis rondom de Verordening infrastructuur alternatieve brandstoffen (AFIR) en steunen de inzet van de Minister op het ambitieuzere, oorspronkelijke ambitieniveau. De juiste infrastructuur is essentieel voor emissieloos transport. Op welke punten is het oorspronkelijke voorstel precies 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 de Minister heeft voorbereid op de vragen van het voorzitterschap?

De leden van de GroenLinks-fractie vinden het belangrijk dat met betrekking tot laadinfrastructuur voor vrachtwagens de overheid een stevige rol pakt, zodat deze infrastructuur geen onnodige vertraging kent en kip-eiproblemen voorkomen worden. Lidstaten moeten proactief hiermee aan de slag gaan. Deelt de Minister deze mening?

SGP-fractie

De leden van de SGP-fractie hebben enkele vragen met betrekking tot de voorgestelde Verordening infrastructuur alternatieve brandstoffen, en ook de voorstellen voor CO₂-normen voor nieuwe personen- en bestelauto's. Deze leden 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 ervoor in te zetten dat de genoemde Europese voorstellen de inzet van biomethaan in het wegtransport niet afremmen, maar bevorderen?

De leden van de SGP-fractie hebben een vraag over het voorstel ReFuelEU Aviation. Is de veronderstelling juist dat door de 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? Deze leden constateren dat onderzoek laat zien dat inzet van gebruikt frituurvet voor de luchtvaart één keer zoveel CO₂-emissie per energie-eenheid met zich meebrengt als inzet voor

wegtransport. Deelt de Minister de mening dat inzet van afvalvetten in het wegtransport meer oplevert dan inzet in de luchtvaart? 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 leden van de SGP-fractie hebben enkele vragen over het voorstel voor verduurzaming van de scheepvaart, FuelEU Maritime. Waarom is ervoor gekozen 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? Waarom is er niet voor 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? 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?