

Vergaderjaar 2021–2022

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 917

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 21 februari 2022

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 24 januari 2022 over de informele Transportraad d.d. 21–22 februari 2022 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 913).

De vragen en opmerkingen zijn op 8 februari 2022 aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 15 februari 2022 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Tjeerd de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

Inleiding

Op 8 februari jl. heeft de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat schriftelijke vragen ingebracht naar aanleiding van de geannoteerde agenda van de informele bijeenkomst van EU-transportministers op 21–22 februari 2022. Met deze brief geef ik antwoord op de vragen, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat. Hieronder treft u per onderwerp de antwoorden aan.

In de bijlage van deze brief treft uw Kamer eveneens een afschrift aan van de brief waarin Nederland, samen met gelijkgestemde lidstaten, pleit voor de mogelijkheid om nationaal een hogere bijmengverplichting voor duurzame luchtvaartbrandstoffen in te voeren, in aanvulling op de voorgestelde Europese bijmengverplichting uit het *Fit-for-55* pakket¹. Deze brief is op 31 januari jl. aan de Europese Commissie gestuurd.

Vragen en opmerkingen vanuit de fracties en reactie van de bewindspersonen

Innovatie in de transportsector

De leden van de VVD-fractie lezen dat met de klimaatdoelstellingen binnen de transportsector in het achterhoofd Europese afstemming omtrent *Electric Road Systems* uiterst relevant zijn, gelet op het grensoverschrijdende karakter van deze sector. Deze leden willen weten welke andere landen positief denken over deze Europese afstemming. In hoeverre wordt daar nu al in Europees verband in samengewerkt?

In verschillende EU-lidstaten wordt aandacht besteed aan *Electric Road Systems* (ERS). Daarnaast bestaat in Beneluxverband een samenwerking op het gebied van ERS. Zo vond in oktober 2021 een gezamenlijke studiereis naar Duitsland plaats. In dit verband kan Duitsland worden gezien als koploper in zowel de ontwikkeling, als implementatie van dergelijke systemen.

In bilateraal verband voert Nederland overleg met Zweden over de voortgang van ERS en bespreekt het de uitkomsten van gezamenlijke onderzoeken naar de verkenning van ERS. Nederland neemt ook deel aan de taakgroep «*Electric Roadways*» van het *Hybrid and Electric Vehicle Technology Collaboration Programme* (HEV-TCP) van het Internationaal Energieagentschap (IEA) met zeven andere landen (Verenigde Staten, Israël, Duitsland, Oostenrijk, Noorwegen, Zweden, Zwitserland) om technologische voortgang te bespreken. Daarnaast wordt in het kader van het herzieningsvoorstel van de Europese Richtlijn voor Infrastructuur voor Alternatieve Brandstoffen (*Alternative Fuels Infrastructure Directive*, oftewel AFID) wel gesproken over standaardisatie van ERS, maar zijn er geen concrete uitroldoelstellingen opgenomen.

De leden van de VVD-fractie lezen dat waterstof waarschijnlijk een belangrijke rol krijgt binnen het zware transport en dat de Europese industrie achterblijft bij het aanbieden van marktrijpe toepassingen. Deze leden willen weten wat hiervan de oorzaak is en in hoeverre er een verschil is in hetgeen bedrijven kunnen aanbieden en nationale regeringen vragen. Deze leden willen weten welke acties er nu in Europees verband worden genomen, zodat de Europese industrie beter aansluit bij marktrijpe toepassingen. Welke rol is hier voor Nederland?

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

Deze leden willen weten of er gesprekken gaande zijn met de Nederlandse industrie om te onderzoeken hoe marktrijpe toepassingen aangeboden kunnen worden.

Een belangrijke reden voor het achterblijven van de Europese industrie lijkt te zijn dat de kosten van het parallel ontwikkelen van twee innovatieve technieken, namelijk batterijtechnologie en waterstoftechnologie, voor veel industrie te hoog is. Met name in Europa neemt de batterijtechnologie een grote vlucht. De auto- en truckfabrikanten focussen daarop. In andere landen waar batterijen minder breed toepasbaar zijn, o.a. door onvoldoende beschikbaarheid van voldoende stroom en bijbehorende infrastructuur, gaat de ontwikkeling van waterstoftechnologie in voertuigen sneller dan in Europa. In het algemeen geldt dat waterstofvoertuigen voornamelijk veel duurder zijn dan elektrische voertuigen op batterijen en dat ook de prijs van waterstof nog te hoog is om de grootschalige introductie mogelijk te maken. Op de langere termijn zal waterstof een belangrijke bijdrage leveren aan de transitie naar zero-emissiewegvervoer. Zowel in Europa als nationaal wordt veel met de auto- en truckproducenten gesproken. De verwachting is dat de meeste in de tweede helft van dit decennium met waterstofvoertuigen naar de markt zullen komen. Nederland is partner in de IPCEI² waterstof waarin ook waterstof in mobiliteit gestimuleerd kan worden, de daarvoor benodigde middelen worden gezocht in de afspraken in het coalitieakkoord. Hiermee kan de inzet van waterstof in het zwaar transport, wegtransport (vrachtwagens en tankstations) en binnenvaart, een belangrijke impuls krijgen rond 2025.

De leden van de D66-fractie vragen aan de Staatssecretaris of plannen en Europese fondsen, zoals het Herstelfonds en het Innovatiefonds, kansen bieden voor aanvullende stappen en financiering voor bijvoorbeeld de Wunderline, die Nederland beter moet verbinden met Duitsland. Welke andere kansen ziet zij in de Europese plannen die de toenemende vraag naar internationaal treinvervoer in Nederland kunnen accommoderen, zo vragen deze leden.

Uw Kamer is middels het BNC-fiche op 11 februari jl. geïnformeerd over het Nederlands standpunt ten aanzien van het actieplan personenvervoer per spoor dat de Europese Commissie op 14 december jl. heeft gelanceerd.³ Uw Kamer wordt in het eerste kwartaal van 2022 separaat geïnformeerd over de kabinetsinzet ten aanzien van het Europees corona-herstelfonds. Daarnaast is van belang om met name bij infrastructurele projecten te kijken naar mogelijkheden van medefinanciering via de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen (*Connecting Europe Facility*, CEF), het Europese fonds voor de uitvoering van het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T). Op basis van jaarlijkse oproepen door de Europese Commissie kunnen projectvoorstellen voor medefinanciering via CEF worden ingediend. Nederland maakt hiervan gebruik en diverse spoorprojecten die bijdragen aan het verbeteren van grensoverschrijdende verbindingen, w.o. de Wunderline, hebben inmiddels medefinanciering via CEF ontvangen. Voor het innovatiefonds *Europe's Rail* wordt momenteel het meerjarenprogramma vastgesteld. Hier wordt nadrukkelijk naar gekeken voor technologische innovaties.

In navolging van bovenstaande vraag vragen de leden van de D66-fractie hoe de Minister de uitwerking van de Europese

² Important Projects of Common European Interest: <https://www.rvo.nl/subsidie-en-financieringswijzer/important-project-common-european-interest-ipcei/ipcei-proces>

³ 2022Z02669

plannen concreet gaat vormgeven, gezien de afspraak in het coalitieakkoord dat het kabinet het aantal vluchten op korte afstand concreet wil ontmoedigen. Kunnen de Minister en Staatssecretaris een stand van zaken geven van de verschillende acties uit de Actieagenda Trein en Luchtvaart van de Luchtvaartnota?

Het Ministerie van IenW werkt aan het stimuleren van het internationaal personenvervoer per trein, om daarmee een aantrekkelijk vervoersmiddel te zijn op de relatief korte afstanden. Hiervoor verwijs ik graag naar de brief die uw Kamer in december jl. hierover heeft ontvangen.⁴

Daarnaast hebben het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), NS, ProRail, Schiphol en KLM in november 2020 een actieagenda⁵ gepresenteerd met als doel het verder verbeteren van de internationale trein als aantrekkelijk alternatief voor de luchtvaart. Hierbij richten wij ons op zes prioritaire bestemmingen: Brussel, Parijs, London, Düsseldorf, Frankfurt en Berlijn. De internationale trein moet een aantrekkelijker alternatief worden voor meer bestemmingsverkeer onder reizigers (*Origin-Destination* reizigers) alsmede om voor *AirRail* passagiers een integraal onderdeel van de reis te worden. Hieronder worden enkele maatregelen toegelicht.

Op het traject Amsterdam-Brussel is voortgang geboekt met het onderzoeken van het koppelen van luchtvaart- en spoorssystemen (Thalys). KLM heeft een mogelijkheid gecreëerd, waarmee het treintickets via haar reguliere verkoopsystemen kan aanbieden. Het treintraject kan tevens een KLM-nummer krijgen. Hiermee wordt de communicatie van KLM naar haar reizigers verduidelijkt. In de zomer van 2022 zal KLM met Thalys een test uitvoeren waarmee KLM in staat is de stoelbeschikbaarheid in de trein in de eigen IT-omgeving onder te brengen om zodoende transferpassagiers te kunnen garanderen dat ze een stoel hebben. Tevens is een onderzoek gestart met bagage-experts om de mogelijkheden tot het inchecken van bagage op perrons te inventariseren, zodat de reiziger wellicht (verder) ontzorgd kan worden t.a.v. dit aspect.

Voor wat betreft het traject Amsterdam-Londen ligt de focus vanwege de COVID-19-crisis op herintroductie van de spoorfrequenties van voor de COVID-19-periode.

In mei 2021 heeft NS een nachttreinverbinding toegevoegd op het traject Wenen-Innsbruck, waarmee ook een verbinding tussen de Randstad en het Rijn-Ruhrgebied is gemaakt. Sinds 12 december jl. is de verbinding Amsterdam-Zürich toegevoegd waarmee een tweede extra dagelijkse verbinding is ontstaan tussen de Randstad en het Rijn-Ruhrgebied, naast de zeven verbindingen per dag die de ICE reeds biedt. In totaal zijn dat nu negen frequenties per dag.

Op het traject Düsseldorf-Frankfurt is ProRail in de vervolgfase van het Toekomstbeeld OV⁶ aan de slag met het Eurolink-project. Hierin onderzoekt ProRail met collega-infrabeheerders in onder meer België en Duitsland en in samenspel met overheden en vervoerders de mogelijkheden om rond 2030 hogere frequenties en kortere reistijden mogelijk te maken.

⁴ Kamerstuk 29 984 nr. 950

⁵ Kamerstukken 29 984 en 31 936 nr. 916

⁶ Kamerstuk 23 645 nr. 746

Tot slot is in 2020 een onderzoek afgerond van NS en ProRail naar het verbeteren van de boekingsmogelijkheden van internationale treintickets. In dit kader worden de aanvullende randvoorwaardelijke maatregelen ingevuld in het project *TimeTable Redesign* vanuit de Europese samenwerking *RailNed Europe*.⁷

In de tweede periodieke rapportage staatsagent die toeziet op de voorwaarden die zijn gesteld aan de steunverlening voor KLM⁸ is aandacht besteed aan de inspanningen die KLM verricht in het kader van de actieagenda trein en luchtvaart. Bezien wordt of de monitoring op onderdelen meer op het behalen van concreet resultaat kan worden toegespitst, waarbij van KLM wordt verwacht dat zij een actieve rol vervult. Om scherper te gaan analyseren wat KLM kan bijdragen specifiek aan de Air Rail agenda, zal de staatsagent ondersteuning door externe deskundigen betrekken en onderscheid maken tussen het publieke belang van de netwerkqualiteit van Schiphol en het commerciële hub-belang van KLM.

De leden van de D66-fractie zijn van mening dat ook voor het goederentransport per trein Europese samenwerking belangrijk is. Tegelijkertijd brengt de groei van goederentransport per trein ook uitdagingen met zich mee voor de leefbaarheid van omwonenden. Deze leden van de D66-fractie vragen de staatssecretaris aan te geven in hoeverre de Europese plannen ook voorzien in de ontwikkeling en toepassing van innovaties voor de beperking van overlast van bijvoorbeeld trillingen, geluid en stank.

In het innovatiefonds *Europe's Rail* (opvolger *Shift2Rail*) worden innovaties genoemd voor de beperking van overlast van bijvoorbeeld trillingen, geluid en stank. De resultaten hiervan worden, mits de innovatie leidt tot een robuuste aanpak van de overlast, ingebed in de technische specificaties voor interoperabiliteit, de zogenoemde TSI's. Het gaat hier om een proces dat onder *Shift2Rail* al is gestart en de komende jaren onder het innovatiefonds *Europe's Rail* wordt gecontinueerd. De TSI's betreffen Europese verordeningen die na aanvaarding in de Europese besluitvormingsprocedures rechtstreekse werking hebben in de lidstaten. Een voorbeeld hiervan is de TSI Noise. Voor spoorweggeluid is een TSI vastgesteld⁹ waarin is bepaald dat per december 2024 op een aantal aangewezen druk bereden spoorgoederenroutes in de lidstaten uitsluitend gereden mag worden met materieel waarin nieuwe, stillere remtechnologie is ingebouwd.

De leden van de D66-fractie lezen met belangstelling over de inzet van het kabinet op duurzame brandstoffen, zoals waterstof, in onder andere het zware wegtransport en de scheepvaart. Zij vragen de Minister of hij inzichtelijk kan maken welk deel van met name het zware wegtransport over kan gaan op elektrificatie en welk tijdspad hierbij hoort.

Zoals afgesproken in het Klimaatakkoord¹⁰ is het de ambitie van het kabinet dat (ook) het zware wegtransport in 2050 volledig emissievrij is. Daarom heeft Nederland in samenwerking met vijftien landen tijdens de

⁷ De spoorwegsector, verenigd in Forum Train Europe en RailNetEUrope, zet zich in om internationale capaciteitstoewijzing flexibeler te maken vanuit een gecoördineerde meerjarenstrategie voor internationale spoorlijnen. In de Berlijnverklaring hebben de lidstaten hun steun uitgesproken voor dit initiatief (Kamerstuk 29 984, nr. 918).

⁸ 2022Z01006

⁹ EU(2019) 774

¹⁰ <https://www.klimaatakkoord.nl/> (Kamerstuk 32 813, nr. 193)

Klimaatop in Glasgow (UNFCCC COP26) in november jl. een «*Global Memorandum of Understanding on zero emission medium and heavy duty vehicles*» getekend. Hierin zijn de nationale ambities uitgesproken dat in 2030 30% van de nieuwe vrachtwagens emissieloos is en in 2040 100%. Voor het zware wegtransport zal daarbij zowel batterij-elektrisch als waterstof-elektrisch een rol vervullen. Het aandeel elektrische voertuigen is op dit moment nog klein en de ontwikkelingen zijn nog in volle gang, waardoor het nog te vroeg is om al een tijdsfad te schetsen. Om toch al enig gevoel te krijgen bij het tempo van ingroei van emissieloze vrachtauto's, wil ik u verwijzen naar de prognose van E-laad¹¹ die in hun middenscenario uitgaat van circa 14.000 batterij-elektrische vrachtwagens in 2030 en 49.000 in 2035.

De leden van de D66-fractie zijn van mening dat de standaard voor het personen- en goederenvervoer elektrisch dient te zijn. Kan de Minister aangeven voor welk deel van het wegtransport hij verwacht dat biobrandstoffen en later waterstof benodigd blijven in 2030, 2040 en 2050?

Het overgrote aandeel van het wagenpark zal in 2030 en 2040 nog een verbrandingsmotor hebben, waardoor de inzet van biobrandstoffen in de transitie naar zero-emissie cruciaal is om CO₂ te reduceren. Naar verwachting heeft de sector voor personenvervoer in 2050 de overstap gemaakt naar batterij-elektrisch en waterstof-elektrisch rijden. Hier zijn geen exacte scenario's voor aan te geven. Batterij-elektrisch en waterstof-elektrisch rijden betreft beide elektrische aandrijflijnen en daarmee beide zero-emissie. De technieken zijn beide nog sterk in ontwikkeling, de efficiëntie van beide neemt toe en de kosten dalen sterk. De batterijtechnologie loopt daarbij een aantal jaren voor op de waterstoftechnologie. De verwachting is dat beide technieken hun eigen marktsegmenten zullen gaan bedienen en elkaar daarbij volledig aanvullen, ze zijn dus beide nodig. Waterstof zal daarbij naar verwachting vooral een belangrijke rol gaan spelen in het zware wegtransport, gezien de aard van sommige trajecten (bijvoorbeeld langeafstandstrajecten met een constante helling). Tot voldoende schaal is bereikt om ook het zwaar transport zero-emissie te maken, zal de inzet van biobrandstoffen in de tussenliggende periode noodzakelijk blijven om aan de klimaatdoelstellingen te voldoen.

De leden van de D66-fractie begrijpen dat de hogere streefcijfers voor de bijmengverplichting van duurzame luchtvaartbrandstoffen ook hogere kosten met zich meebrengen en dat deze kosten door de lidstaten zelf moeten worden gedekt. Deze leden vragen de Minister nader inzicht te geven in de financieringsbehoefte als gevolg van de hogere bijmengverplichting, waarbij zij vragen onderscheid te maken tussen de publieke en private financieringsbehoefte.

De Europese Commissie heeft in de impactanalyse van het *RefuelEU Aviation*¹² voorstel aangegeven dat in de periode van 2021–2050 investeringen nodig zijn van € 10.4–10.5 miljard. Hierbij gaat het om de investeringsbehoefte om de Europese doelstellingen te behalen. Waar deze investeringen vandaan zullen komen (private of publieke sector) blijft onzeker, aangezien elk lidstaat vrij is om deze investeringen aan te trekken. Op nationaal niveau bestaan geen ramingen voor de investeringsbehoefte om de nationale doelstellingen te behalen.

¹¹ https://www.elaad.nl/uploads/files/20Q3_Elaad_Outlook_E-trucks_internationale_logistiek.pdf

¹² COM(2021) 561

De leden van de D66-fractie hebben vernomen dat Frankrijk per 1 januari 2022 een bijmengverplichting van 1% heeft ingesteld. Deze leden begrijpen dat als gevolg daarvan AirFrance dus vanaf dat moment meer duurzame luchtvaartbrandstoffen bijmengt dan KLM, dat recent aankondigde 0,5% bij te mengen. Deze leden vragen de Minister of een wettelijke bijmengverplichting van minstens 1% in Nederland mogelijk is zonder eventuele verdringseffecten en, zo ja, of de Minister bereid is dit zo snel als mogelijk in te voeren naar Frans voorbeeld.

Eind januari jl. is de tweede periodieke rapportage rondom de implementatie en naleving van de voorwaarden uit het steunpakket KLM door de staatsagent gepubliceerd.¹³ In deze rapportage valt te lezen dat KLM gestart is met de bijmenging van 0,5% duurzame brandstof voor vluchten vanaf Schiphol met de ambitie van 10% bijmenging in 2030 voor alle vluchten wereldwijd. Volgens KLM correspondeert de doelstelling van het kabinet van 14% bijmenging voor vluchten vanuit Nederland onder bepaalde aannames met circa 8% bijmenging van KLM wereldwijd, waardoor de nieuwe ambitie van KLM (10% wereldwijd) kan worden gezien als een versterking van de mondiale ambitie.

Met het oog op het gelijke speelveld, het CO₂-reductiepotentieel en het internationale karakter van de luchtvaartsector geniet een Europese bijmengverplichting de voorkeur boven een nationale verplichting. De bijmengverplichting zorgt voor garanties ten aanzien van de afname van duurzame brandstoffen. Dit geeft marktpartijen investeringszekerheid, die nodig is om bovenstaande en eventuele additionele investeringen in productiecapaciteit van duurzame brandstoffen te faciliteren. Dit stimuleert overigens niet alleen investeringen in productiecapaciteit in Nederland, maar ook in de rest van Europa. Gebaseerd op de Luchtvaartnota (Kamerstuk 31 936, nr. 820) en het akkoord Duurzame Luchtvaart is de ambitie van het kabinet een bijmengverplichting van 14% in 2030.

Lidstaten zijn bevoegd maatregelen vast te stellen zolang de Unie zijn bevoegdheid daartoe nog niet heeft uitgeoefend. Vanaf het moment dat een EU-maatregel in werking treedt, zijn lidstaten in elk geval niet langer bevoegd eigen maatregelen in te stellen. Er moet echter ook worden gekeken naar verwachte ontwikkelingen van EU-interne regelgeving. Voor zover er al maatregelen zijn genomen door lidstaten, zullen deze na inwerkingtreding van de verordening moeten worden aangepast. In het kader van een Europese bijmengverplichting heeft de Unie als wetgever initiatief genomen voor het invoeren van EU-regelgeving. Daarmee is Nederland niet meer bevoegd om zelfstandig op te treden. Doordat Frankrijk het initiatief voor een nationale bijmengverplichting reeds voor het initiatief van de Unie had genomen, kon men daar de bijmengverplichting van 1% invoeren.

Daarnaast lezen de leden van de D66-fractie in het verslag van de Transportraad van 9 december 2021 dat te compenseren krediet in het kader van *Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA)* voor 2021 op nul wordt gezet. Deze leden vragen de Minister naar de inzet met betrekking tot de compensatie onder CORSIA voor 2022 en om een tijdpad te schetsen voor de volwaardige toepassing van het systeem.

De Commissie heeft voor het jaar 2021 voorgesteld om de te compenseren kredieten op nul te zetten. Dit omdat het zeer onwaarschijnlijk is dat

¹³ 2022Z01006

de emissies in het jaar 2021 boven het niveau van het jaar 2019 uit zullen komen. Ik verwijs ook naar het BNC-fiche¹⁴; het kabinet hecht er waarde aan dat bij de implementatie van CORSIA in de EU aangesloten wordt op de afspraken die gemaakt zijn binnen de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO). Dit is dan ook het uitgangspunt voor de inzet met betrekking tot de compensatie voor 2022 en de jaren daaropvolgend.

De leden van de D66-fractie hebben ook vernomen dat KLM en Schiphol deel uitmaken van een bredere alliantie van partijen uit de luchtvaartsector die lobbyen tegen Europese plannen voor verduurzaming van de luchtvaart. Zij vragen of de Minister dit kan bevestigen.

Indien de leden de *Aviation Alliance* bedoelen, betreft het bedrijven in de luchtvaartsector die zich niet tegen de verduurzaming van de luchtvaart richten. KLM en Schiphol zijn immers partijen die al veel hebben geïnvesteerd in verduurzaming en daarin ook ambitieuzer willen zijn, en tegelijkertijd aandacht vragen voor hun concurrentiepositie.

De leden van de D66-fractie vragen de Minister of hij de kritiek van KLM en Schiphol (als onderdeel van deze alliantie) deelt dat niet alleen intra-EU-verkeer belast moet worden, maar alle vliegtuigbewegingen en of hij bereid is te pleiten voor een volledige belasting van alle (intercontinentale) vliegtuigbewegingen.

De zorg van deze luchtvaartmaatschappijen begrijp ik en daarom heb ik een onderzoek laten uitvoeren naar de effecten van maatregelen op de Nederlandse luchtvaart. Zoals toegezegd ontvangt uw Kamer de resultaten van dit onderzoek in het eerste kwartaal van 2022. De hoge ambitie waar het kabinet naar streeft in de voorstellen die momenteel in het *Fit-for-55* pakket worden uitgewerkt, is ook in het belang van de luchtvaartsector. We moeten daarbij wel voorkomen dat deze maatregelen wegleffecten veroorzaken naar niet-Europese luchtvaartmaatschappijen en nabijgelegen luchthavens met een grote hubfunctie, want daar is noch de Europese concurrentiepositie, noch het klimaat mee gediend.

De leden van de D66-fractie vragen de Minister, indien hij het niet eens is met de kritiek van deze alliantie, of hij het ook ongepast vindt dat KLM en Schiphol op deze manier de verduurzaming van de luchtvaartsector tegenwerken. Deze leden vragen de Minister dit te bezien in het kader van de staatssteun verleend aan KLM en het principe «de vervuiler betaalt», dat centraal staat in de Luchtvaartnota.

Hoewel de *Aviation Alliance* zich kritisch uitlaat over het *Fit-for-55* pakket, verzet deze alliantie zich niet tegen het pakket. Wel heeft zij bezwaren op onderdelen hiervan en stelt ze alternatieve maatregelen voor. Zo zouden een aantal van haar voorstellen zelfs leiden tot een aanvullende CO₂-reductie bovenop de reductie die het pakket nu al zou bewerkstelligen. Ik zie dan ook dat deze partijen de verduurzaming van de luchtvaart niet tegenwerken, maar aandacht vragen voor hun concurrentiepositie hierin.

De leden van D66-fractie zijn positief over het feit dat de Minister de noodzaak van fietsen, wandelen en de toepassing van *Mobility as a Service* (MaaS) benoemt in het kader van de toekomst van vervoer. Deze leden vragen wat de status is van de onderzoeksre-

¹⁴ Kamerstuk 22 112 nr. 3192

sultaten van de zeven MaaS-pilots die eind vorig jaar zijn afgerond. Hoe gaat de staatsecretaris hier vervolg aan te geven?

Met *Mobility as a Service* (MaaS) kan de reiziger met geïntegreerde applicaties alle beschikbare vervoersopties plannen, boeken en betalen. Alle vormen van (deel)mobiliteit zijn in deze apps te vinden en te vergelijken, waardoor het plannen, boeken en betalen van een samengestelde reis met bijvoorbeeld bus, trein en deelfiets laagdrempelig en eenvoudig wordt. Het huidige beleid is erop gericht om de overstap te maken van pilots naar structurele borging. Omdat door COVID-19 beperkt kon worden ingezet op het reizen via de MaaS-apps, zijn de pilots vertraagd en worden deze niet in 2021, maar in 2022 geëvalueerd en eind 2022 definitief afgerond. In de evaluatie wordt bekeken welke doelen ten aanzien van bijvoorbeeld aantallen reizigers en aan te sluiten (deel)mobiliteitsaanbieders zijn gehaald en in hoeverre de pilots impact hebben gehad op reisgedrag, bereikbaarheid, verkeersveiligheid en duurzaamheid. Mede op basis van deze evaluatie wordt bepaald wat er vanuit de overheid in de komende jaren structureel geborgd moet worden, bijvoorbeeld op het terrein van data-standaarden, OV-concessies en de rol van marktpartijen. Hierop vooruitlopend zijn al acties in gang gezet zoals het implementeren (vanaf 1 januari 2022) van MaaS-waardige eisen in de OV-concessies en het implementeren van een standaard voor het uitwisselen van mobiliteitsdata (de zogenaamde *Transport Operator to Mobility Provider-Application Programming Interface*, oftewel TOMP-API). Voor meer informatie over de pilots verwijzen wij u graag naar de Voortgangsbrief *Smart Mobility 2021* van 30 november jl.¹⁵ Na afloop van de evaluatie zal uw Kamer eind 2022 over de bevindingen worden geïnformeerd via de reguliere voortgangsrapportage over *Smart Mobility*.

Ook zijn de leden van de D66-fractie benieuwd welke plannen de Minister heeft met betrekking tot de investeringen in de fiets zoals afgesproken in het coalitieakkoord.

Fietsen en lopen spelen een belangrijke rol in de (OV-)ketenreis en dragen bij aan het oplossen van de uitdagingen waar we in Nederland voor staan, zoals het goed bereikbaar maken van nieuwe woonwijken. Veel fietspaden zijn echter niet berekend op het steeds drukker wordende verkeer door meer fietsers en de toenemende variëteit van licht elektrische voertuigen, zoals elektrische scooters. Hierdoor stijgt de kans op ongevallen. Mede op basis van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets¹⁶ formuleert het Ministerie van IenW – samen met regionale overheden waar de decentrale verantwoordelijkheid ligt – gerichte plannen voor het verbeteren van fietsinfrastructuur (o.m. stallingen en paden).

De leden van de D66-fractie zijn daarnaast benieuwd wat de stand van zaken is van de toezegging die de staatsecretaris in het commissiedebat over ov & taxi van 19 mei 2021 heeft gedaan om een specifieke MaaS-pilot op te zetten voor studenten.

Op dit moment zijn er, aanvullend aan het nationale MaaS-programma, vanuit de regio's twee initiatieven met studenten in voorbereiding, één in de regio Utrecht en één in de regio Rotterdam. Het doel van deze initiatieven is om na te gaan of het reisgedrag van studenten verandert indien de studentenpas niet alleen voor het OV, maar ook voor deelmobiliteit ingezet kan worden. De twee initiatieven zullen 1 april 2022 starten en hebben een looptijd van maximaal 6 maanden.

¹⁵ Kamerstuk 31 305, nr. 336

¹⁶ Het Nationaal Toekomstbeeld Fiets zal dit voorjaar aangeboden worden aan uw Kamer.

Modal shift

De leden van de D66-fractie hebben ook met interesse kennisgenomen van de inzet van het kabinet voor wat betreft het belang van de *modal shift*. Zij lezen in de geannoteerde agenda de Nederlandse inzet voor wat betreft de *modal shift* naar het spoor. Deze leden vragen de Minister en Staatssecretaris naar de inzet voor de *modal shift* van weg naar het water en hoe de Europese plannen hierop kunnen aansluiten.

De *modal shift* van het passagiers- en goederenvervoer van weg naar o.a. binnenvaart, vormt een centrale pijler van de EU-strategie voor verduurzaming van vervoer. De *modal shift*-strategie van de EU richt zich op toename van het vervoer over de binnenwateren met 25% in 2030 en 50% in 2050.

Dit vereist op zijn beurt maatregelen voor een beter beheer en toename van capaciteit van de binnenvaart.

Het voorstel voor herziening van de TEN-T-verordening (Trans-Europees Transportnetwerk) van de Commissie omvat een deel van deze maatregelen.¹⁷ In dit voorstel stelt de Commissie duidelijke doelen en vereisten voor ontwikkeling van een betrouwbaar internationaal binnenvaartnetwerk. Hiermee bevordert het de *modal shift* en stimuleert het gebruik van de binnenvaart. Uw Kamer is middels het BNC-fiche op 11 februari jl. geïnformeerd over het kabinetsstandpunt ten aanzien van dit voorstel.¹⁸

In algemene zin zet het kabinet in op een *modal shift* in het goederenvervoer van de weg naar zowel het spoor als de binnenvaart. Het aanmoedigen van de *modal shift* gebeurt door de opdrachtgevers van transporten (verladers en expediteurs) met een subsidie te stimuleren om te kiezen voor de binnenvaart of het spoor in plaats van de weg. Zoals tijdens de begrotingsbehandeling aan uw Kamer gemeld is voor de binnenvaartsector hier een budget voor beschikbaar van € 40 mln. tot 2025, als onderdeel van de corridorbegroting binnen het Mobiliteitsfonds. Doel is een structurele verplaatsing van 500.000 TEU op jaarbasis, wat correspondeert met bijna 295.000 containers minder op de weg. Deze stimuleringsaanpak concentreert zich op de grotere volumes goederenstromen op de achterlandverbindingen en draagt zo ook bij aan een *modal shift* op Europees niveau. Daarnaast worden knelpunten die verladers en expediteurs ervaren aangepakt, onder andere in de wet- en regelgeving, structuur van de markt en faciliteiten ten behoeve van de *modal shift*. Daar waar deze knelpunten op Europees niveau spelen zal het kabinet inzetten deze in Europese context aan te pakken. Zoals door mijn voorgangster is toegezegd zal uw Kamer nog de eerste helft van dit jaar een brief ontvangen met nadere duiding over de *modal shift* aanpak.

De leden van de D66-fractie hebben vernomen dat de haven van Rotterdam de meest vervuilende haven van Europa is en vragen de Minister hierop te reflecteren. Welke stappen onderneemt de Minister concreet om dit aan te pakken en wat is de stand van zaken met betrekking tot de uitrol van bijvoorbeeld walstroom in de haven?

In de vraagstelling wordt gerefereerd aan het onderzoek van *Transport and Environment* waarin de CO₂-uitstoot van scheepvaart in, van en naar

¹⁷ COM(2021) 812

¹⁸ 2022Z02671

Europese zeehavens is toegerekend naar havens.¹⁹ De Rotterdamse haven is de grootste haven van Europa, ontvangt jaarlijks ca. 30.000 zeeschepen en is daarmee, door de gehanteerde systematiek, de zeehaven met de grootste CO₂-uitstoot in Europa. Doordat de vervuiling per haven dat dit onderzoek presenteert, is berekend op basis van het aantal schepen dat die haven aandoet, lijkt de Rotterdamse haven nu veel meer CO₂ uit te stoten dan andere havens. Maar dat komt dus door het grote aantal schepen dat Rotterdam aandoet. Daarbij komt dat dit gaat om een toerekening en niet om een meting van de CO₂-emissies; die emissies stoten schepen met name uit tijdens het varen (en niet in de havens). Daarom is het belangrijk om die uitstoot (tijdens het varen) aan te pakken. Omdat de bevoegdheid daartoe ligt bij het land van registratie (de vlaggenstaat) moet die aanpak internationaal worden vastgelegd, in het verband van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). Het gaat immers om een mondiaal speelveld, daar schepen van over de hele wereld aanmeren in Europese havens. Nederland speelt een actieve rol in de IMO en pleit voor ambitieuze regelgeving om broeikasgasemissie van deze sector te reduceren.

Het kabinet ondersteunt daarnaast de inzet van de Europese Commissie die met het EU *Fit-for-55* pakket in 2030 een stevige reductie van CO₂-uitstoot wil bewerkstelligen waaraan ook de scheepvaart een bijdrage moet leveren. Ook nationaal zijn al stappen gezet met de *Green Deal* voor zeevaart, binnenvaart en havens (2019).

Een deel van de CO₂-emissies van schepen vindt plaats in de havens tijdens het laden, lossen en bunkeren. Walstroom wordt gezien als een goede aanpak om deze emissies terug te dringen. Voor walstroom heeft het vorige kabinet in 2021 ruim € 200 mln. beschikbaar gesteld. Op korte termijn wordt een eerste subsidieregeling van € 32 mln. opengesteld. Verder werkt mijn ministerie samen met de sector aan het Maritieme Masterplan om koplopers te stimuleren en de eigen overheidsvloot (Rijksrederij) te verduurzamen.

Voorts vragen de leden van de D66-fractie of de Minister er tijdens de informele Transportraad voor zal pleiten om de uitbreiding van het ETS-systeem naar de scheepvaart te baseren op een systeem gebaseerd op uitstoot in plaats van grootte, waardoor meer schepen onder het voorstel vallen. Deze leden zijn daarnaast benieuwd of Nederland net zoals een aantal andere lidstaten pleit voor een hogere ambitie in het *FuelEU Maritime* voorstel, zoals valt te lezen in het verslag van de Transportraad van 9 december 2021.

Het kabinet is een voorstander van het uitbreiden van de reikwijdte van het ETS-systeem voor de zeevaart, omdat daarmee een groter aandeel van de totale uitstoot van broeikasgasemissies wordt beslagen. Het kabinet bepleit daarom het verlagen van de ondergrens van 5.000 naar 400 bruto ton, om daarmee een groter deel van de intra-Europese scheepvaart onder het ETS te laten vallen en ongelijke concurrentieverhoudingen te voorkomen, zowel binnen de EU als in internationaal verband. Voor in Nederland geregistreerde schepen is dit in het bijzonder van belang, omdat deze sterk vertegenwoordigd zijn in het segment rond 5.000 bruto ton. Verder zet het kabinet in op een hogere ambitie in het *FuelEU Maritime* voorstel, zoals de Kamer op 17 september 2021 is gemeld.²⁰ Bijvoorbeeld door verhoging van de reductieverplichting in

¹⁹ <https://www.transportenvironment.org/discover/rotterdam-tops-ranking-of-port-polluters-doing-little-to-support-green-fuels/>

²⁰ Kamerstuk 22 112, nr. 3189

2025 en 2030 moet de ontwikkeling van geavanceerde biobrandstoffen, hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong (RFNBO's) en nul-emissie technieken worden gestimuleerd en tijdig op gang komen, om op die manier bij te dragen aan een duurzamere scheepvaartsector.

De leden van de GroenLinks-fractie vinden het van zeer groot belang dat er in Europa een verschuiving plaatsvindt van de weg en het vliegveld naar schonere vormen van vervoer. Deze leden zijn daarom blij dat het huidige Voorzitterschap de nadruk legt op een *modal shift* naar het spoor en dat de Europese Commissie met steeds meer initiatieven komt om het Europese spoor te verbeteren en te werken aan grensoverschrijdende spoorverbindingen. Zij zijn daarom ook tevreden dat Nederland het belang van internationaal spoor zal benadrukken als alternatief voor luchtvaart en wegvervoer. Zij vinden het dan ook zorgelijk dat er andere lidstaten zijn die meer aandacht besteden aan de *modal shift* van weg naar water en lucht. Om welke lidstaten gaat dit?

Zoals vermeld in de geannoteerde agenda staat het thema *modal shift* zowel bij de Commissie als bij veel lidstaten hoog op de beleidsagenda. De mededeling aangaande internationaal personenvervoer per spoor, dat de Commissie in december 2021 heeft gelanceerd,²¹ is een voorbeeld van de aandacht die door de Commissie wordt besteed aan de rol van spoor in dit verband. Er is echter een aantal lidstaten waarvoor de spoorsector een minder significant aandeel heeft in hun respectievelijke nationale mobiliteitsmix. Dit heeft veelal te maken met hun specifieke geografische ligging en situatie. Eilandlidstaten die niet via spoorverbindingen verbonden zijn met het Europese vasteland prioriteren mogelijk verduurzaming van bijvoorbeeld hun scheep- en luchtvaartsectoren, om zodoende hun connectiviteit te borgen. Desondanks heeft met de aanneming van de Raadsconclusies van 3 juni 2021, de Raad als geheel het belang van het internationale personenvervoer per spoor onderschreven.²² Het kabinet blijft zich inzetten om het belang van de spoorsector te benadrukken in Europees verband.

De leden van de GroenLinks-fractie vernemen dat de uitrol van ERTMS in Nederland nu op het juiste pad verloopt. Gezien het belang voor een goed functionerend Europees spoorstelsel, hopen zij dat dit project zo snel mogelijk afgerond zal worden. Hoe is de voortgang in andere lidstaten? Wanneer wordt er verwacht dat het in heel Europa zal zijn uitgerold?

De richtlijnen voor het trans-Europese Transportnetwerk (TEN-T) beschrijven deadlines voor de uitrol van ERTMS op de spoorweginfrastructuur. Het TEN-T-netwerk bestaat uit twee lagen en is opgebouwd uit het uitgebreide netwerk en het kernnetwerk. Het uitgebreide netwerk dient in 2050 gerealiseerd te zijn en bestaat veelal uit regionale (grensoverschrijdende) verbindingen. Het kernnetwerk bestaat uit de belangrijkste nationale/internationale verbindingen en dient in 2030 gerealiseerd te zijn. Daarnaast zijn de belangrijkste Europese verbindingen aangemerkt als TEN-T kernnetwerkcorridors.

In de voortgangsrapportages van het Programma ERTMS wordt in de bijlage voor meerdere lidstaten een overzicht gegeven van de ontwikke-

²¹ COM(2021) 810. Uw Kamer is middels het BNC-fiche op 11 februari jl. geïnformeerd over de Nederlandse positie t.o.v. deze mededeling (2022Z02669).

²² Kamerstuk 21 501–33, nr 868 & <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-8824-2021-INIT/nl/pdf>

lingen in deze lidstaten. In maart 2022 ontvangt uw Kamer de zestiende voortgangsrapportage met de laatste ontwikkelingen.

Elk jaar presenteert de Europese Commissie de stand van zaken voor de uitrol van ERTMS in Europa. Volgens de Commissie was in september 2021 het grootste deel van de TEN-T kernnetwerkcorridors met ERTMS uitgevoerd (43%) of nog in aanbouw (44%). De uitrol op het kernnetwerk krijgt ook steeds meer momentum. In september 2021 bevatte 14% van het kernnetwerk ERTMS en 25% is in aanbouw of staat onder een raamcontract.

De uitrol van ERTMS in de voertuigen binnen Europa verloopt echter trager dan verwacht. Tussen 2015 en 2019 is minder dan de helft van nieuwe voertuigen die in Europa op de markt kwamen, uitgerust met ERTMS. In de nieuwe TEN-T conceptverordening zijn o.a. om deze redenen nieuwe eisen voor de uitrol van ERTMS opgesteld. In het BNC-fiche «Verordening trans-Europese vervoersnetwerken (TEN-T) en mededeling verlenging van TEN-T netwerk naar naburige derde landen» – dat uw Kamer op 11 februari jl. heeft ontvangen – zijn de belangrijkste wijzigingen en de kabinetspositie ten aanzien van het voorstel opgenomen.²³

De leden van de GroenLinks-fractie vernemen dat Nederland nog weinig gebruik heeft gemaakt van financiering uit de *Connecting Europe Facility* (CEF) voor betere spoorverbindingen. De CEF is gericht op duurzame investeringen in Europese infrastructuur en heeft een groot subsidiebudget. Waarom maakt Nederland hier nog geen gebruik van om grensoverschrijdende verbindingen mogelijk te maken? Heeft de Staatssecretaris al specifieke projecten in gedachten voor financiering uit de CEF?

Het beeld dat Nederland nog weinig gebruik heeft gemaakt van financiering via de *Connecting Europe Facility* voor betere spoorverbindingen wordt niet herkend. Op basis van jaarlijkse oproepen door de Europese Commissie kunnen projectvoorstellen voor medefinanciering via CEF worden ingediend. Deze projectvoorstellen moeten bijdragen aan de verbetering van het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T). Het kabinet maakt van de mogelijkheid tot het indienen van projectvoorstellen steeds gebruik en diverse spoorprojecten die bijdragen aan het verbeteren van grensoverschrijdende verbindingen, w.o. de Wunderline, hebben inmiddels medefinanciering via CEF ontvangen. Bij de meest recente CEF-oproep zijn door het kabinet spoorprojecten ingediend die bijdragen aan het verbeteren van de prestaties/capaciteit van bestaande tracés, het verwijderen van overwegen en de uitrol van ERTMS.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen om meer ambitie op het gebied van verduurzaming van de luchtvaart. Veel te veel nog is het aanbod van de sector uitgangspunt. De klimaatdoelstellingen van Parijs zouden het uitgangspunt moeten zijn en daarmee de bindende opdracht aan de sector. Dat dit tot hogere kosten leidt, is niet alleen onvermijdelijk, maar wenselijk. Immers wordt daarmee een groter deel van de maatschappelijke kosten van luchtvaart gedragen door de gebruikers ervan. Dat is eerlijk naar alle burgers, nu en in de toekomst, en stimuleert de innovatie en de alternatieven voor het vliegtuig. Is het kabinet bereid deze uitgangspunten in Brussel uit te dragen?

²³ 2022Z02671

Zoals aangegeven in de Luchtvaartnota 2020–2050 zet het kabinet zich nationaal, Europees en mondiaal actief in voor luchtvaartklimaatbeleid in lijn met de internationale klimaatafspraken.²⁴ Daarom heeft het kabinet ambitieuze in-sector CO₂-reductiedoelstellingen vastgesteld voor vluchten die vertrekken uit Nederland. Het kabinet is voornemens om deze doelstellingen te borgen middels invoering van een CO₂-plafond.²⁵ Uw Kamer heeft vorig jaar een studie ontvangen over de maatschappelijke kosten van de luchtvaart. Hieruit blijkt dat de maatschappelijke kosten van luchtvaart juist meer tot uiting komen in de ticketprijzen dan het geval is bij andere collectieve vervoersmodaliteiten.²⁶ Ten slotte geeft het kabinet voorkeur aan maatregelen met een directe impact op CO₂-emissies, zoals een bijmengverplichting, ten opzichte van bewuste kostenverhogingen die slechts indirect zorgen voor vraagreductie. Met deze kanttekeningen draagt het kabinet de door de leden genoemde uitgangspunten reeds uit in Europees verband, alsmede binnen ICAO en elders.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen de Minister naar zijn inzet op het gebied van biobrandstoffen voor de luchtvaart. Deze leden lezen dat Nederland zich inzet voor een hogere bijmengverplichting. Kan de Minister aangeven op grond van welke analyse geconcludeerd is dat er voldoende «duurzame» biobrandstoffen zouden zijn? Kan hij daarnaast aangeven of er voldoende biobrandstoffen zouden kunnen zijn in de nabije toekomst? Uit welke grondstoffen gaat deze biobrandstof (voornamelijk) gewonnen worden?

De impactanalyses uitgevoerd door de Europese Commissie ten behoeve van het *Fit-for-55* pakket laten zien dat er voldoende duurzame grondstoffen beschikbaar zijn om in de mobiliteitsvraag te voorzien. Ook voor het Duurzaamheidskader biograndstoffen²⁷ is naar de beschikbaarheid van grondstoffen gekeken. Hier is o.a. door de SER op basis van verschillende onderzoeken, bevestigd dat er voldoende grondstoffen beschikbaar zijn. De SER heeft hierbij gerekend met een nationale ambitie van 14% in 2030, hetzelfde bijmengpercentage waar het kabinet in het kader van de *RefuelEU Aviation* onderhandelingen ook nu naar streeft. In het kader van het voorstel van een Europese bijmengverplichting in de luchtvaart geldt dat alleen grondstoffen uit de Richtlijn Hernieuwbare Energie (RED II) annex IX ingezet kunnen worden om aan de verplichting te voldoen. Vanuit het Duurzaamheidskader biograndstoffen wordt de mogelijkheid tot het sluiten van een convenant voor het vastleggen van aanvullende duurzaamheidscriteria bovenop de RED verder onderzocht. Voor de luchtvaartsector vormt het Actieprogramma duurzame brandstoffen dat vorig jaar naar de Kamer is gestuurd een eerste aanzet richting een dergelijk convenant.²⁸

Voorts vragen de leden van de PvdD-fractie of de Minister kan aangeven met welke definitie van «sustainable aviation fuel» de Europese Unie gaat werken? Kan hij bevestigen dat de eerder in schriftelijke antwoorden (Aanhangsel Handelingen II 2021/22, nr. 17) genoemde CO₂-reductie in de levenscyclus van 50% niet verlaagd wordt? Is het de inzet van de Minister om dit percentage jaarlijks te verhogen? Is het bijvoorbeeld zijn inzet om dit jaarlijks te verhogen met het groeipcentage van de sector om te

²⁴ Kamerstuk 31 936, nr. 820

²⁵ Kamerstuk 31 936, nr. 820

²⁶ Kamerstuk 31 936, nr. 855

²⁷ Kamerstuk 32 813, nr. 617

²⁸ Kamerstuk 31 936, nr. 849

compenseren voor de toegenomen groei van emissies binnen de sector? Zo nee, waarom niet?

In de RED worden verschillende duurzame brandstoffen geclassificeerd. Daarbij worden ook duurzaamheidsvoorwaarden gesteld aan deze brandstoffen. Het *RefuelEU Aviation* voorstel hanteert de duurzaamheids-criteria uit de RED en beperkt zich tot grondstoffen uit Annex IX A en B uit deze richtlijn. In de huidige onderhandelingen over de herziening van de RED worden geen verlagingen van de benodigde CO₂-reductie in de levenscyclus van brandstoffen voorzien. De RED voorziet al in een stapsgewijze verhoging van dit reductiepercentage, waardoor nieuwe fabrieken aan een steeds hoger reductiepercentage gebonden worden. De ontwikkeling van nieuwe productiefaciliteiten wordt in Nederland gestimuleerd. Deze faciliteiten zullen aan de hogere emissiereductie eisen moeten voldoen: ten minste 65% reductie voor biobrandstoffen die worden verbruikt in de vervoerssector en operationeel zijn na 1 januari 2021. Het kabinet volgt hierin de RED.

Daarnaast vragen de leden van de PvdD-fractie of de Minister kan schetsen welke «energiehuishouding» hoort bij de productie van synthetische kerosine? Hoeveel energieverlies treedt er op in de hele keten? Is hij van mening dat we, zeker zolang er een gigantisch tekort is, de opgewekte duurzame energie zo efficiënt mogelijk moeten inzetten? Hoe verhoudt zich dat tot de inzet van duurzame energie voor de productie van synthetische kerosine?

Zoals uitgewerkt in het Actieprogramma Duurzame brandstoffen²⁹ en het onderzoek naar synthetische kerosine uitgevoerd door E4tech³⁰ zijn er verschillende productiemethoden van synthetische kerosine aan te merken met elk een eigen energie- en emissiereductie. In het onderzoeksrapport van E4tech valt te lezen dat bij bijvoorbeeld een volledige groene productie van een duurzame brandstof (groene waterstof en gebruik van *Direct Air Capture*) er een energie-efficiency optreedt van 28% en in 2030 net boven de 30%.³¹

Zoals beschreven in de Luchtvaartnota 2020–2050³² zijn de doelen gesteld voor luchtvaart gekoppeld aan CO₂-reductie. Inzet op duurzame brandstoffen (zoals duurzame biokerosine en synthetische kerosine) en technologische innovaties (zoals nieuwe vliegtuigontwerpen, lichte materialen en nieuwe vormen van aandrijving via elektriciteit en waterstof) zijn hierbij voor sectorpartijen de meest directe en effectieve klimaatinstrumenten en dragen zo veel mogelijk bij aan daadwerkelijke reductie van de CO₂-uitstoot binnen de luchtvaartsector zelf.

Voorts vragen de leden van de PvdD-fractie of de Minister kan aangeven waarom eigenlijk gesteld wordt in de gezamenlijke brief³³ aan de commissie dat SAF een haalbare en effectieve route is voor het terugdringen van de CO₂-uitstoot? Op welke wijze is dat haalbaar, gegeven de urgentie van de klimaat- en biodiversiteitscrisis? Op welke wijze is dat effectief, aangezien

²⁹ Kamerstuk 31 936, nr. 849

³⁰ Bijlage bij Kamerstuk 31 936, nr. 873

³¹ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2021/07/20/bijlage-1-onderzoek-decarbonisation-potential-of-synthetic-kerosene>

³² Kamerstuk 31 936, nr. 820

³³ Gemeenschappelijke brief van Nederland, Denemarken, Duitsland, Zweden, Finland, Oostenrijk en Luxemburg d.d. 31 januari 2022 (<https://www.permanentrepresentations.nl/documents/publications/2022/02/01/possibility-to-implement-more-ambitious-national-blending-mandates>).

ook bij het verbranden van biobrandstoffen er gewoon CO₂ uit de motor komt?

Duurzame brandstoffen zijn een van de weinige manieren om de CO₂-uitstoot van de luchtvaart binnen de eigen sector op korte tot middellange termijn te reduceren. Door in te zetten op het verhogen van de productiecapaciteit en afname van duurzame brandstoffen, wordt reductie van de CO₂-uitstoot via deze route haalbaar. Gezien de inzet van deze brandstoffen een significante CO₂-reductie met zich mee kan brengen, is deze route ook effectief. Hoewel er bij de verbranding van deze brandstoffen CO₂ uit de motor komt, gaat het hierbij niet om additioneel CO₂, zoals dit bij fossiele brandstoffen het geval is. Het gaat om CO₂ die reeds eerder in de productieketen opgevangen is uit de atmosfeer, via ofwel een biogene route, of een synthetische route.

De leden van de PvdD-fractie vragen ten slotte of de Minister kan aangeven op welke wijze de inzet op biobrandstoffen gaat bijdragen aan het reduceren van de niet-CO₂-effecten die de luchtvaart heeft? Kan het zijn dat het verbranden van biobrandstoffen zelfs leidt tot grotere niet-CO₂-effecten? Op welke wijze worden deze bijdragen aan de opwarming van de aarde voorkomen? Hoe wordt over deze effecten gerapporteerd? Zijn er concrete reductiedoelen voor opgesteld?

Zoals in het BNC-fiche³⁴ voor het *ReFuelEU*-initiatief is aangegeven, ging het EASA-rapport³⁵ over niet-CO₂-klimaateffecten van de luchtvaart in op de baten van bijmenging van duurzame kerosine. Kort gezegd bevat duurzame kerosine minder aromatische koolwaterstoffen en zwavel, wat betekent dat er bij verbranding minder roet uitgestoten wordt en minder condensstrepen ontstaan op hoogte. Er zijn geen signalen bekend over grotere niet-CO₂-effecten door gebruik van duurzame kerosine. Op dit moment wordt in opdracht van het ministerie een studie afgerond naar de invloed van aromaten en zwavel in (zowel fossiele als duurzame) kerosine op klimaat en luchtkwaliteit die u op korte termijn zal ontvangen. De inzet van het kabinet is om niet-CO₂-effecten beter terug te laten komen in de *ReFuelEU*-verordening, bijvoorbeeld door het aromatengehalte te monitoren. Er zijn voor zover bekend geen rapportages over of reductiedoelen voor condensstrepen.

Aantrekkingskracht van de transportsector

De leden van de D66-fractie lezen over het maritieme symposium en vragen de Minister naar zijn inzet voor een EU-standaard voor de opleiding van zeevarenden en hoe hij dit ziet in het licht van bestaande internationale verdragen. Deze leden vragen de Minister hoe de uitvoering en handhaving van sociale zekerheid vormgegeven worden, wanneer de haven van ontvangst in plaats van de vlaggenstaat als uitgangspunt wordt gehanteerd.

De standaard voor de opleiding, training en certificering van zeevarenden is neergelegd in het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst (het zogenaamde TCW-verdrag) van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). Het STCW-verdrag is in het Unierecht opgenomen bij Richtlijn 2008/106/EG. Omdat de zeevaartsector een bij uitstek internationaal georiënteerde sector is waarbij ook veel opvarenden uit derde landen aan boord van de zeeschepen van lidstaten werkzaam zijn, is het noodzakelijk

³⁴ Kamerstuk 22 112, nr. 3188

³⁵ COM(2020) 747

om uit te gaan van de internationale standaard. Dat is ook van belang voor het internationale gelijke speelveld. Het kabinet onderschrijft dit uitgangspunt. Voor wat betreft sociale zekerheid is het uitgangspunt dat het borgen van sociale standaarden voor zeevarenden onder de verantwoordelijkheid van de vlaggenstaat valt. Het kabinet onderschrijft dat uitgangspunt. Dit is conform de toepasselijke en gangbare internationale regelgeving en verdragen, zoals het VN-Zeerechtverdrag (UNCLOS) en het Maritiem Arbeidsverdrag (MLC 2006) van de Internationale Arbeidsorganisatie (ILO).

Gebruiksvergoeding spoor en COVID-19

De leden van de D66-fractie vragen voor wat betreft het wijzigingsvoorstel van Verordening (EU) 2020/1429 over de gebruiksvergoeding of de Staatssecretaris voornemens is gebruik te maken van de verordening, gelet op de aflopende termijn van de beschikbaarheidsvergoedingen. Deze leden begrijpen dat buurlanden België en Duitsland gebruikmaken van de verordening en vragen de staatsecretaris welk effect dit heeft op de concurrentiepositie van het Nederlandse spoor.

Het kabinet is op dit moment niet voornemens om gebruik te maken van verordening (EU) 2020/1429 over de mogelijkheid van verlaging van de gebruiksvergoeding tijdens de COVID-19-pandemie. De openbaar vervoerssector wordt op dit moment gecompenseerd door de beschikbaarheidsvergoeding. Voor het spoorgoederenvervoer is er al een subsidie verleend voor de periode 2019–2023. Deze subsidie leidt tot een reductie van de gebruiksvergoeding van circa 45%. Daarnaast zijn recentelijk door ProRail de tarieven voor de gebruiksvergoeding voor de periode 2023–2025 gepubliceerd. Op basis van wat nu bekend is, zullen deze tarieven vanaf 2023 in de pas lopen met die in omliggende landen. Bij de verdere besluitvorming over eventuele subsidies zal ik rekening houden met de concurrentiepositie ten opzichte van de buurlanden.

Stand van zaken omtrent de return home vehicle-bepaling uit het Europees Mobiliteitspakket

De leden van de VVD-fractie lezen dat Europese transportondernemers per 2 februari 2022 moeten voldoen aan de Detacheringsrichtlijn, die regelt dat chauffeurs uit een ander EU-land dezelfde beloning krijgen voor hetzelfde werk als hun collega's in het gastland. Deze leden willen weten wanneer de Minister dit wil omzetten in nationale wetgeving. Is de Minister het met deze leden eens dat het belangrijk is dat de EU-wetgeving tegelijk in de EU-lidstaten wordt ingevoerd? Deze leden zien graag een overzicht per EU-land van de stand van zaken van de nationale wetgeving.

Op dit moment wordt er in nauwe samenwerking met het Ministerie van SZW gewerkt aan de implementatie van het Europees Mobiliteitspakket. Het pakket bestaat immers uit twee verordeningen en een richtlijn waarbij het Ministerie van IenW de verantwoordelijkheid draagt voor de implementatie van de verordeningen en het Ministerie van SZW voor de implementatie van richtlijn 2020/1057/EU inzake detachering in de wegvervoersector (hierna de Mobiliteitsrichtlijn). Een deel van de verordeningen heeft rechtstreekse werking, maar een aantal bepalingen vraagt om aanpassing van wet- en regelgeving. De Mobiliteitsrichtlijn moet worden omgezet in nationale wetgeving. De concept wetgeving voor de aangepaste Wet wegvervoer goederen, Wet personenvervoer 2000 en de wijziging van de Wet arbeidsvoorwaarden gedetacheerde

werknemers in de EU is inmiddels gereed voor toezending aan de ministerraad, waarna na advies van de Raad van State, een nader rapport en toezending aan uw Kamer zal volgen. Alle lidstaten zijn door de Commissie gehouden aan de vastgestelde implementatietermijnen. Hoewel het nationale wetgevingsproces verschilt per lidstaat, is de implementatietermijn voor iedere lidstaat dezelfde.

Er is op dit moment geen overzicht per EU-lidstaat hoever men is met de implementatie. Wel is duidelijk dat veel lidstaten de implementatie naar verwachting niet tijdig kunnen doorvoeren. De redenen hiervoor zijn onder meer de korte implementatietermijn van het pakket van 18 maanden, een aantal lidstaten dat zich niet kan vinden in het vastgestelde pakket en de late termijn waarop de Europese Commissie duidelijkheid verschafte over begrippen uit het pakket.