

Vergaderjaar 2022–2023

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 1004**

**BRIEF VAN DE MINISTER EN STAATSSECRETARIS VAN INFRA-  
STRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 6 februari 2023

Hierbij ontvangt u de geannoteerde agenda van de informele bijeenkomst van EU-transport- en energieministers die op 27-28 februari plaatsvindt in Stockholm, Zweden. De inhoud is gebaseerd op de uitnodiging die van het Zweeds Voorzitterschap is ontvangen, waarbij de onderwerpen weliswaar zijn benoemd, maar de precieze bespreekpunten nog niet. Het kabinet is voornemens om aan deze informele bijeenkomst deel te nemen.

Mocht de agenda op belangrijke punten veranderen, dan wordt u hierover in de beantwoording van het schriftelijk overleg d.d. 16 februari aanstaande geïnformeerd.

De Minister voor Klimaat en Energie voorziet u en de Eerste Kamer separaat van een geannoteerde agenda over de energiethematiek van deze informele bijeenkomst.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
M.G.J. Harbers

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
V.L.W.A. Heijnen

## I. Geannoteerde agenda

De tot dusver bekend gemaakte agenda van de informele bijeenkomst van EU-transport- en energieministers wekt de verwachting dat er beleidsdiscussies zullen worden gevoerd over drie in elkaar hakende onderwerpen. Tijdens de bijeenkomst van de transportministers staat het volgende op de agenda, «een toekomstig transportbeleid voor een concurrerend en klimaatneutraal Europa». Tijdens een gezamenlijke bijeenkomst van de transport- en energieministers zal worden gesproken over het energie- en transportbeleid voor een versnelde duurzaamheidstransitie van de transportsector voorbij 2030. Op de tweede dag spreken de transportministers over de implementatie van het *Fit for '55*-pakket (FF55) en het delen van succesvolle praktijken.

### **Toekomstig transportbeleid voor een concurrerend en klimaatneutraal Europa**

Conform het coalitieakkoord (Bijlage bij Kamerstuk 35 788, nr. 77) zet dit kabinet binnen de Europese Unie (EU) in op een leidende rol voor Nederland met als doel de EU slagvaardiger, economisch sterker, groener en veiliger te maken. Om het Europese mobiliteitssysteem robuust en toekomstbestendig te maken zijn innovatie, digitalisering en beschikbaarheid van ruwe grondstoffen essentieel, naast de verdere vormgeving en implementatie van EU-regelgeving. In het licht hiervan biedt de informele bijeenkomst van Transport- en Energieministers de kans om op een aantal dwarsdoorsnijdende thema's nadruk te leggen. De leveringszekerheid van duurzame energiedragers en -bronnen is bijvoorbeeld essentieel om het Europese transport in beweging te houden. Dit geldt ook voor de verdere uitrol van faciliterende infrastructuur, zoals laadpaalsystemen en meer internationale (nacht)treinverbindingen.

#### Duurzame mobiliteit

Op de informele bijeenkomst van EU-transport- en energieministers in Stockholm wordt gesproken over het beleid dat in de toekomstnodig is voor een concurrerende en klimaatneutrale transportsector. Een sterke Europese sector behoudt de voorsprong van de Europese industrie op andere buitenlandse markten. De Europese Commissie (hierna «Commissie») heeft nieuwe wetgevingspakketten op het gebied van transport aangekondigd voor juni 2023. Het kabinet is met name benieuwd naar voorstellen over het verduurzamen van zakelijke wagenparken en het berekenen van en rapporteren over transportemissies.

Het kabinet werkt toe naar een transportsector zonder uitstoot in 2050<sup>1</sup>. Voor zwaardere vormen van vervoer (zwaar vrachtverkeer, lucht- en zeevaart) zet het kabinet in op de overstap naar zero-emissievoertuigen. Een belangrijke randvoorwaarde voor de transitie is de beschikbaarheid van voldoende duurzame energiedragers, zoals elektriciteit, biobrandstoffen en waterstof, en de bijbehorende tank- en laadinfrastructuur.

Het kabinet onderschrijft het belang van een concurrerende en klimaatneutrale transportsector. Een daadkrachtige en geharmoniseerde aanpak vanuit Europa is daarbij instrumenteel. Dat voorkomt een ongelijk speelveld in Europa, biedt helderheid aan de sector en stimuleert daarmee voldoende aanbod van emissievrije voertuigen en bevordert een dekkend Europees netwerk voor laad- en tankinfrastructuur. Het kabinet zet zich in voor de realisatie van bovengenoemde randvoorwaarden door middel van een blijvende ambitieuze inzet bij de lopende onderhandelingen met

<sup>1</sup> Kamerstuk 32 813, nr. 714.

het Europees Parlement (EP) over laad- en tankinfrastructuur en duurzame luchtvaart- en zeevaartbrandstoffen, zoals het dat ook deed bij CO<sub>2</sub>-normen voor lichte voertuigen en zal doen bij CO<sub>2</sub>-normen voor zware voertuigen.

De lidstaten zijn het niet altijd eens over het tempo waarin de transportsector klimaatneutraal kan zijn. In het algemeen staat Nederland ambitieuzer in de onderhandelingen dan veel andere lidstaten. Voor de ambitieuze houding tegenover het aankomende voorstel over CO<sub>2</sub>-emissienormen voor vrachtwagens en bussen heeft Nederland medestanders gevonden in België, Denemarken en Luxemburg. Met deze lidstaten heeft het kabinet op 20 januari jl. een brief verzonden naar de Commissie, met de oproep om met een ambitieus voorstel te komen<sup>2</sup>.

### Luchtvaart

Het kabinet werkt toe naar een klimaatbestendige luchtvaart in 2050 en zet zich binnen de EU in voor scherpere klimaatdoelstellingen<sup>3</sup> waarbij het belang van een gelijk speelveld zo veel mogelijk in acht wordt gehouden. We verwachten dat het Voorzitterschap tijdens de bijeenkomst de vorderingen en ontwikkelingen wil bespreken op het gebied van de verduurzaming van de luchtvaart in relatie tot onder andere het Fit for 55-pakket. Er zijn goede vorderingen gemaakt in de onderhandelingen over de verschillende relevante voorstellen voor de luchtvaart, zoals het akkoord over het EU ETS<sup>4</sup>. Daarnaast is de verwachting dat er gesproken gaat worden over de concurrentiepositie van de luchtvaart als gevolg van de Europese klimaatregels.

Het kabinet steunt de *Fit for 55*-voorstellen voor de luchtvaart die bijdragen aan de verduurzaming van de sector. Voor *ReFuelEU Aviation*<sup>5</sup> specifiek blijft het kabinet zich inzetten voor een zo ambitieus en spoedig mogelijk akkoord, zodat er tijdig met de implementatie gestart kan worden. Uit onderzoek van CE Delft blijkt dat het *Fit for 55*-pakket (ETS, *ReFuel Aviation*, EU-kerosineaccijns) voor de luchtvaart effect kan hebben op de concurrentiepositie van de Europese luchtvaart<sup>6</sup>. Het kabinet vraagt dan ook aandacht voor mogelijke concurrentie voor de Europese luchtvaart als gevolg van EU klimaatregels. Het kabinet vindt dat het in eerste instantie aan de Europese Commissie is om hier met een oplossing voor te komen. Het gaat immers om Europees klimaatbeleid. Het kabinet kan zich voorstellen dat de Commissie inzet op het maken van vergelijkbare afspraken in luchtvaartverdragen met derde landen.

In het algemeen steunen de lidstaten de voorstellen van het *Fit for 55*-pakket voor de luchtvaart, waarmee invulling gegeven wordt aan de Europese klimaatdoelstelling. Tegelijkertijd speelt de discussie over het voldoende aandacht schenken aan de concurrentiepositie van de Europese luchtvaart(industrie). Daarnaast zijn de onderhandelingen voor *ReFuelEU Aviation* nog gaande vanwege discussie tussen lidstaten over de technische uitwerking in het voorstel. In de zeswekelijkse *Fit for 55*-pakket-Kamerbrief zal de Minister voor Klimaat en Energie u voorzien van de laatste stand van zaken.

<sup>2</sup> <https://www.permanentrepresentations.nl/documents/publications/2023/01/20/joint-non-paper-co2-standards-for-heavy-duty-vehicles>.

<sup>3</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 820.

<sup>4</sup> [https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2022/12/18/fit-for-55-council-and-parliament-reach-provisional-deal-on-eu-emissions-trading-system-and-the-social-climate-fund/?\\_x\\_tr\\_sl=en&\\_x\\_tr\\_tl=nl&\\_x\\_tr\\_hl=nl&\\_x\\_tr\\_pto=sc](https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2022/12/18/fit-for-55-council-and-parliament-reach-provisional-deal-on-eu-emissions-trading-system-and-the-social-climate-fund/?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=nl&_x_tr_hl=nl&_x_tr_pto=sc).

<sup>5</sup> COM (2021) 561.

<sup>6</sup> <https://ce.nl/publicaties/effects-of-the-fit-for-55-package-on-the-dutch-aviation-sector/>.

## Maritiem

Op basis van nationale en internationale afspraken heeft het kabinet zich gecommitteerd aan een klimaatneutrale zee- en binnenvaart in 2050 die concurrerend is en blijft<sup>7</sup>.

De inzet van het kabinet is erop gericht om het transitiepad naar klimaatneutrale zeevaart in 2050 snel in te zetten. De maatregelen uit het *Fit for 55*-pakket vormen een belangrijke stap in het internationaal normeren en beprijzen van broeikasgasuitstoot in de zeevaart. Daarmee zijn we er echter nog niet. Het kabinet pleit voor een hogere ambitie in EU-ETS Zeevaart<sup>8</sup> en *FuelEU Maritime*<sup>9</sup>, met name door de verbreding van de scope naar ook de kleinere schepen en het verhogen van de broeikasgasuitstootreductiepercentages (binnen *FuelEU Maritime*).

Daarnaast is het van belang om goede afstemming te realiseren tussen de vraag naar hernieuwbare brandstoffen en het aanbod ervan, inclusief de infrastructuur. Bij de herziening van de Richtlijn Hernieuwbare Energie (*REDIII*)<sup>10</sup> is de kabinetsinzet erop gericht om een bijmengverplichting voor de binnenvaart op te nemen en andere lidstaten hierin mee te krijgen, om zo een ongelijk speelveld binnen de EU te vermijden. Een coördinerende rol van de Commissie zou dit proces kunnen versoepelen. Naast deze inzet kijkt het kabinet met interesse uit naar de acties die de Commissie nog gaat ondernemen ten aanzien van het actieplan *NAIADES III*<sup>11</sup> en pleit meer in het bijzonder voor een Europees Emissielabel voor binnenvaartschepen en één geïntegreerd Europees loket voor de verlening van subsidies voor verduurzaming van de binnenvaart.

In algemene zin is er op een aantal vlakken nog geen consensus ten aanzien van maritieme EU-zaken. Zo is een aantal lidstaten, waaronder Nederland, voor het verbreden van de scope naar kleinere schepen binnen *FuelEU Maritime*, maar er bestaat ook oppositie. Met betrekking tot walstroom zou het kabinet graag zien dat bij de tussentijdse evaluatie van de Richtlijn betreffende infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (*AFID*)<sup>12</sup> en *Fuel-EU Maritime* in 2026 additionele scheepssegmenten, zoals offshore werkschepen en roro-ferry's<sup>13</sup>, onder de walstroomverplichting komen te vallen.

## Spoor

Op 11 december 2021 presenteerde de Commissie het Actieplan grensoverschrijdend personenvervoer<sup>14</sup>. Dit plan is onderdeel van het Groene en Efficiënte Mobiliteitspakket<sup>15</sup> en zet de terreinen uiteen waar op Europees niveau verdere actie wordt ondernomen om personenvervoer per spoor te stimuleren. Voorbeelden van EU-acties zijn de versnelling van interoperabiliteit en digitalisering van het spoorwegnetwerk, waaronder het *European Rail Traffic Management System* (ERTMS), wetgeving op het gebied van intermodale ticketing, capaciteitsverdeling op het spoor (voor

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

<sup>8</sup> COM(2021) 551.

<sup>9</sup> COM(2021) 562.

<sup>10</sup> [https://energy.ec.europa.eu/topics/renewable-energy/renewable-energy-directive-targets-and-rules/renewable-energy-directive\\_en](https://energy.ec.europa.eu/topics/renewable-energy/renewable-energy-directive-targets-and-rules/renewable-energy-directive_en) en Kamerstukken 31 305 en 32 813, nr. 380.

<sup>11</sup> Kamerstuk 22 112, nr. 3170.

<sup>12</sup> COM (2021) 559.

<sup>13</sup> Veerboten van het roll-on-roll-offtype, die gekenmerkt worden door een laadklep aan zowel de voor- als achterkant.

<sup>14</sup> COM (2021) 810.

<sup>15</sup> [https://transport.ec.europa.eu/news/efficient-and-green-mobility-2021-12-14\\_en](https://transport.ec.europa.eu/news/efficient-and-green-mobility-2021-12-14_en).

zowel personen als goederenvervoer), en de herziening van de machinistenrichtlijn om machinisten internationaal beter inzetbaar te maken. De Commissie bereidt deze voorstellen momenteel voor en verwacht deze in het tweede kwartaal van 2023 te publiceren.

Het kabinet zet zich actief in voor de ontwikkeling van het internationaal personenvervoer per spoor en de Europese agendering van dit onderwerp. In het coalitieakkoord benadrukt het kabinet het belang van goede internationale (nacht) treinverbindingen. Daarbij wordt ingegaan op de ontwikkeling van nieuwe en betere internationale diensten voor grensoverschrijdend personenvervoer per spoor en op de verbetering van de (digitale) toegankelijkheid van dat vervoer voor reizigers.

Meerdere lidstaten hebben in het kader van hun klimaatbeleid een actief beleid om internationaal personenvervoer per spoor te bevorderen, inclusief betere vliegtuig-trein connecties. Een Europees kader, zoals het EU Actieplan Maatregelen om het personenvervoer per spoor te stimuleren is daarbij ondersteunend, in het bijzonder om grensoverschrijdende spoorvraagstukken te adresseren, zoals bijvoorbeeld uniforme en gebruiksvriendelijke ticketingsystemen voor internationale treindiensten. Van belang is de uitvoering van het actieplan door de Europese Commissie, zoals de uitwerking van wetgevingsvoorstellen. In het verlengde van het actieplan heeft de Commissie recent de uitslag gepubliceerd van de oproep voor pilotprojecten voor grensoverschrijdende treindiensten per spoor met het oog op het wegnemen van obstakel. De verbindingen tussen Amsterdam-Londen en Amsterdam-Barcelona krijgen steun.

### **Energie- en transportbeleid voor een versnelde groene transitie van de transportsector na 2030**

De Russische inval in Oekraïne en het daarop volgend wegvallen van de aanvoer van fossiele brandstoffen uit Rusland heeft de noodzaak aangetoond tot een versnelling van de transitie naar een duurzame energievoorziening. Diversificatie van import, een versnelde uitrol van hernieuwbare energie en de benodigde (laad)infrastructuur, alsmede bestendinging van de Europese energiemarkt, zijn hierin cruciaal.

Het kabinet zal tijdens deze Raad aandacht vestigen op twee aandachtspunten op het snijvlak van het Europese transport- en energiebeleid. Allereerst kan de elektrificatie van mobiliteit en transport – en daarmee de onafhankelijkheid van fossiele, vervuilende brandstoffen – alleen slagen bij voldoende capaciteit op het stroomnet. Vorderingen in de Europese elektriciteitsnetsamenwerking fungeren hier als hefboom om de elektrificatie te versnellen en ook om de capaciteit van het Europese spoorvervoer te vergroten. Nederland voldoet naar verwachting al aan de vereisten voor laadinfrastructuur zoals opgenomen in het AFIR voorstel, maar zal tijdens deze Raad nogmaals aandacht vragen voor de noodzakelijke afstemming met (de capaciteit van) het elektriciteitsnet tussen de lidstaten, om de hiermee samenhangende stijgende vraag naar energie te kunnen faciliteren.

Het tweede aandachtspunt betreft de beschikbaarheid en betaalbaarheid van duurzame vormen van brandstof voor het zwaarder wegvervoer, de scheep- en luchtvaart. Zo zet het kabinet in op het verbreden van de scope van *FuelEU Maritime*, en ook op het spoedig bereiken van een akkoord met het Europees Parlement over de verplichte bijmenging van duurzame luchtvaartbrandstof om hiermee een belangrijk signaal af te geven aan de industrie om investeringen in de productiecapaciteit van duurzame brandstoffen te intensiveren. Investeringen in de ontwikkeling, productie

en distributie van hernieuwbare energiebronnen en -infrastructuur zijn van groot belang om een robuust, weerbaar en toekomstbestendig Europees transport- en energienetwerk tot stand te brengen.

### ***Fit for '55* implementatie en het delen van successen**

Het Zweedse Voorzitterschap wil eveneens spreken over de implementatie van de verschillende transport gerelateerde voorstellen onder het *Fit for 55* (FF55)-pakket. De nadruk ligt hier specifiek op de implementatie en er zal dus geen bespreking plaatsvinden over de inhoud van de voorstellen. Deze worden immers ook al allemaal behandeld in de triloof fase. Wij verwijzen u voor de laatste stand van zaken graag naar de zeswekelijkse Kamerbrief van de Minister voor Klimaat en Energie<sup>16</sup>.

Het kabinet zet onverminderd in op het behalen van minstens 55% reductie, strevend naar 60% reductie, zoals beschreven in het coalitieakkoord. Tijdens de bijeenkomst zal het kabinet enkele goede voorbeelden delen van hoe onderdelen van het FF55 pakket worden uitgevoerd in nationaal beleid, en ook delen waar nog uitdagingen liggen. Zo zal het kabinet het goede voorbeeld van publiek-private samenwerking op gebied van laadinfrastructuur noemen. Hiermee wordt immers meteen de markt meegenomen en een kostenefficiënte aanpak plaatsvindt. Uitdagingen bij de uitrol van laadinfrastructuur zijn voldoende ruimte op het energienet. Met het programma «slim laden voor iedereen» zet het kabinet in op een stabiel energienet. Beide zijn voorbeelden van implementatie van de AFIR-wetgeving. Uitdagingen bij implementatie zijn voldoende personele capaciteit bij regionale overheden en voldoende financiële middelen voor o.a. de aanleg van een basisnetwerk voor logistiek, snelladers en voor de stimulering van slim laden.

Daarnaast kan het kabinet het aanmoedigen van de verkoop van elektrische auto's als voorbeeld aandragen. Dit doet het kabinet door middel van financiële prikkels zoals subsidies en fiscale ondersteuning. Gezien dit nog niet voldoende is om de nationale doelstellingen te behalen worden alternatieve beleidsmaatregelen onderzocht, bijvoorbeeld om het gebruik van auto's met een fossiele verbrandingsmotor te ontmoedigen of om Nederlandse bedrijven vanaf 2025 te verplichten uitsluitend emissievrije auto's aan hun wagenpark toe te voegen bij nieuwkoop.

Tot slot zal het kabinet aandacht vragen voor zaken in de implementatie die op Europees niveau geregeld dienen te worden. Goed voorbeeld hiervan is het belang van Europese afspraken met omringende landen over brandstofverplichtingen voor de lucht- en scheepvaart zodat uitwijking zo min mogelijk plaatsvindt.

---

<sup>16</sup> Zie Kamerstuk 22 112, nr. 3566 voor de laatste editie.