

Vergaderjaar 2021–2022

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 965**

**VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld 14 september 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 16 juni 2022 over het verslag EU-Transportraad d.d. 2 juni 2022 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 937).

De vragen en opmerkingen zijn op 6 juli 2022 aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 12 september 2022 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,  
Tjeerd de Groot

De adjunct-griffier van de commissie,  
Koerselman

## **Vragen en opmerkingen vanuit de fracties en reactie van de bewindspersoon**

### *Herziening richtlijn Intelligente Transportsystemen (ITS)<sup>1</sup>*

De leden van de D66-fractie vragen ten aanzien van het voorstel van de herziening richtlijn intelligente Transportsystemen (ITS) of de Minister meer specifiek kan toelichten welke kansen hij ziet in de toepassing van deze richtlijn. Acht de Minister dat nu voldoende data beschikbaar zijn of worden gemaakt voor een effectieve toepassing van de richtlijn, al dan niet door de Europese lidstaten? Welke investeringen zijn verbonden aan de uitvoering van het voorstel en hoe worden deze gefinancierd?

Het beschikbaar maken en delen van data binnen het mobiliteitsdomein heeft vandaag de dag al een positieve impact op de verkeersveiligheid en doorstroming. Als je thuis vertrekt, kun je zien wat voor jou vandaag het meeste geschikte vervoersmiddel is. Kies je bijvoorbeeld voor een elektrische auto dan word je onderweg geïnformeerd over files en gevaarlijke situaties, vind je op plaats van bestemming een vrije laadpaal en betaal je je parkeerplaats via een app. Dit en meer wordt mogelijk gemaakt door data. De ITS-richtlijn gaat nog een stap verder. Dat betekent dat aanvullende data vereist is, om zo effectieve uitvoering van de richtlijn te kunnen realiseren. Nederland is momenteel binnen de EU één van de koplopers op dit vlak en vindt het belangrijk om dat ook te blijven. Niet enkel om te voldoen aan de regelgeving maar ook om volop gebruik te maken van innovatieve diensten die deze data benutten. Overigens betekent dat niet automatisch dat er hierdoor aanvullende investeringen nodig zijn. Vaak is het ook een kwestie van het efficiënter inrichten of bundelen van bestaande werkprocessen. Het Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata is een voorbeeld van hoe bestaande processen gestroomlijnd kunnen worden om dataontsluiting slimmer en sneller uit te kunnen voeren.<sup>2</sup> Aan de hand van de uitvoeringstoets voor de ITS-richtlijn wordt een beeld gemaakt van waar eventuele extra investeringen nodig zijn. Deze uitvoeringstoets is naar verwachting eind dit jaar beschikbaar. Voor de verdere uitvoering zijn slimme keuzes tussen publieke en private samenwerking noodzakelijk. De basis moet goed worden gelegd, dit is een overheidsverantwoordelijkheid. Dit betekent echter niet dat de overheid altijd alles zelf moet doen, maar betekent wel dat regie wordt gevoerd op de wijze waarop data wordt ontsloten. In het Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata investeren we de komende jaren 2,5 miljoen euro per jaar, en voor het opzetten van een sectorregistratie voor wegendata is 1,2 miljoen euro per jaar beschikbaar. Dit wordt gefinancierd uit het Mobiliteitsfonds. Hiermee maakt de overheid het voor publieke en private partijen makkelijker om data beschikbaar te stellen en te gebruiken.

**Het lid van de BBB-fractie merkt op dat Nederland in relatie tot de Herziening Richtlijn Intelligente Transportsystemen (ITS) de huidige compromistekst als een geschikte manier ziet om de kansen die digitale technologie biedt te verzilveren omtrent duurzame mobiliteit, verkeersveiligheid en doorstroming. Kan de Minister aangeven welke kansen digitale technologie precies biedt in relatie tot duurzame mobiliteit, verkeersveiligheid en doorstroming?**

<sup>1</sup> COM(2021) 813, Kamerstuk 22 112, nr. 3322.

<sup>2</sup> <https://www.toegangspuntmobiliteit.nl/>, zie ook Kamerstuk 31 305, nr. 336, en Kamerstukken 29 398 en 26 643, nr. 1017.

Nederland is tevreden met de huidige compromistekst, omdat hiermee zaken die nu op vrijwillige basis gebeuren in 2025 verplicht worden, bijvoorbeeld het goed informeren van weggebruikers over de maximumsnelheid. Dit leidt aantoonbaar tot veiliger rijgedrag. Verder bouwt de compromistekst voort op de huidige ITS- richtlijn, waar consumenten nu al profijt van hebben. Betere informatie is cruciaal om te zorgen dat je de juiste modaliteit kiest, veilig onderweg bent en zo snel, duurzaam en/of goedkoop mogelijk van A naar B reist. Vandaag de dag zien we al veel effecten van ITS. Zo loopt het zoekverkeer terug in de steden omdat beschikbare parkeerplekken in je navigatieapp staan, maak je een slimme combinatie van bijvoorbeeld trein en deelfiets i.p.v. de auto én kunnen hulpdiensten sneller op hun bestemming aankomen omdat er een signaal naar omliggend verkeer en verkeerslichten gaat om hen voorrang te verlenen. In onze *Smart Mobility Monitor* worden deze zaken inzichtelijk gemaakt zodat uw Kamer later dit jaar kan worden geïnformeerd over de effecten van digitalisering en automatisering in mobiliteit.<sup>3</sup>

### **Actieve mobiliteit**

**De leden van de D66-fractie lezen met instemming over de Europese ambities ten aanzien van de fiets en de ondertekende fietsverklaring. Zij vragen de Minister toe te lichten welke concrete acties en ambities deze bevatten en wat de geschatte omvang is van de door de lidstaten aan de Europese Commissie gevraagde financiering van deze ambities.**

België heeft het initiatief genomen tot het opstellen van een fietsverklaring, om de voordelen van fietsen te benadrukken als duurzaam, efficiënt en modern vervoersmiddel. Met deze verklaring, die mede door Nederland is ondertekend, wordt de Commissie opgeroepen om een ambitieus actieplan omtrent fiets vorm te geven. Hierbij gaat het onder meer over het alloceren van gelden voor fiets, bijvoorbeeld onder de Europese Green Deal, als ook 2024 aan te wijzen als Europees Fietsjaar. In de verklaring is momenteel geen specificering aangebracht over de omvang van deze fondsen. Dit zal in een nader stadium moeten worden uitgewerkt, in samenspraak met de Commissie.

**Het lid van de BBB-fractie merkt op dat Nederland ook heeft gepleit voor een *modal shift* naar vervoer per trein en schip en het stimuleren van actieve mobiliteit tussen stedelijke knooppunten. Hoe gaan de perifere gebieden van Nederland hier profijt van hebben? Worden deze ook betrokken in de actieve mobiliteit?**

Lokale bestuurders in stedelijke knooppunten worden door de Europese Commissie gevraagd om zelf plannen te maken voor duurzame stedelijke mobiliteit (*Sustainable Urban Mobility Plans*, SUMP's), als onderdeel van het EU kader voor stedelijke mobiliteit.<sup>4</sup> Het Rijk speelt een rol in het stimuleren van actieve mobiliteit, ongeacht of dit plaatsvindt binnen stedelijk of perifeer gebied. Zo is in het coalitieakkoord (Bijlage bij Kamerstuk 35 788, nr. 77) geld vrijgemaakt om fietsenstallingen bij treinstations uit te breiden.

Daarnaast zet het kabinet in op het stimuleren van investeringen in goede doorfietsroutes, waar mensen snel en veilig door kunnen fietsen zonder onderbrekingen. Veel van deze doorfietsroutes zijn gemeente- en/of provincie- overschrijdend.

<sup>3</sup> Kamerstuk 31 305, nr. 336.

<sup>4</sup> COM(2021) 811, Kamerstuk 22 112, nr. 3220.

De Staatssecretaris verwacht de komende jaren structureel € 6 miljoen euro per jaar hiervoor te kunnen reserveren vanuit het streven van vergroening van personenvervoer en reisgedrag.<sup>5</sup> Perifere gebieden in Nederland zullen hier ook profijt van hebben.

Deze fietsenstallingen zullen ook in perifere gebieden in Nederland uitgebreid worden wat bijdraagt aan het stimuleren van actieve mobiliteit.

### **Laadinfrastructuur<sup>6</sup>**

**De leden van de VVD-fractie lezen dat een aantal lidstaten, waaronder Nederland, een duidelijk signaal gaf dat ze graag een hogere ambitie voor elektrificatie van wegvervoer had gezien dan is opgenomen. Deze leden willen weten welke lidstaten dit allemaal zijn. Ook willen deze leden weten welke lidstaten het compromis nu al te ambitieus vinden.**

Nederland heeft tijdens de Transportraad d.d. 2 juni jl. (Kamerstuk 21 501-33, nr. 937) inderdaad aangegeven dat hogere doelstellingen voor de elektrificatie van het Trans-Europese Transportnetwerk (TEN-T)<sup>7</sup> noodzakelijk zijn. Een flinke hoeveelheid lidstaten steunt een hogere ambitie, omdat zij vergelijkbare nationale ambities gesteld hebben en de transitie naar een zero-emissie mobiliteits- en transportsector wil versnellen. Een andere groep ziet minder noodzaak tot een versnelling van de uitrol van laadinfrastructuur. Voor de precieze inhoud van interventies van specifieke lidstaten tijdens openbare sessies verwijzen wij u naar het beeldverslag van de Transportraad.<sup>8</sup>

**De leden van de VVD-fractie willen ook weten hoe de Staatssecretaris een hogere ambitie voor wegvervoer rijmt met de situatie in Brabant en Limburg, waar een stop is op het plaatsen van laadpunten voor bedrijven.**

In de provincies Noord-Brabant en Limburg is er sprake van een stop op het realiseren van nieuwe bedrijfsaansluitingen op het net. Bedrijven kunnen in de knel komen indien zij veel of zware laadinfrastructuur willen realiseren omdat het net dit niet aankan. De Minister voor Klimaat & Energie heeft inmiddels een speciaal coördinator benoemd om de problemen op het hoogspanningsnet in Brabant en Limburg zo snel mogelijk op te lossen.

De situatie in Brabant en Limburg betekent echter niet dat er, op dit moment, geen laadpunten meer gerealiseerd kunnen worden binnen de netcapaciteit die al beschikbaar is. Het voorstel tot een verordening voor alternatieve tank- en laadinfrastructuur (AFIR) verplicht lidstaten bovendien om capaciteit te realiseren op het TEN-T netwerk. Het is dus niet zo dat er verplichtingen opgenomen zijn voor de algemene brede uitrol van laadinfrastructuur in Nederland, naast de algemene capaciteitsvereisten per elektrisch voertuig die AFIR stelt.

**Het lid van de BBB-fractie merkt op dat de Herziening Richtlijn Alternatieve Brandstoffen (AFIR) op het realiseren van een toegankelijke laad- en tankinfrastructuur voor alternatieve brandstoffen voor zowel het wegvervoer als voor de lucht- en scheepvaartsector ziet. Nederland heeft in het kader van de AFIR**

<sup>5</sup> Kamerstuk 31 305, nr. 362.

<sup>6</sup> COM(2021) 559 (Kamerstuk 22 112, nr. 3190).

<sup>7</sup> Verordening (EU) 1315/2013.

<sup>8</sup> [https://video.consilium.europa.eu/event/en/25881?start\\_time=13596](https://video.consilium.europa.eu/event/en/25881?start_time=13596).

**aangegeven dat het graag een hogere ambitie had gezien voor het wegvervoer.**

**Tegelijkertijd is te zien dat in bepaalde provincies, waaronder specifiek Limburg, het elektriciteitsnetwerk overbelast raakt door onder andere de snelle opkomst van laadpalen. Kan ons elektriciteitsnetwerk de aangegeven hogere ambitie voor wegvervoer wel aan? Wordt dit punt meegenomen in de onderhandelingen met het Europees Parlement?**

Het huidige beeld is dat het elektriciteitsnetwerk de nieuwe Europese uitroldoelstellingen voor 2025 en 2030 kan dragen.<sup>9</sup> Elektrische auto's bieden nieuwe mogelijkheden om vraag en aanbod van elektriciteit beter op elkaar af te stemmen. Door grootschalige toepassing van slim laden kan het bestaande stroomnet optimaal gebruikt worden. Netbeheerders hebben een belangrijke verantwoordelijkheid om het energiesysteem op deze nieuwe toekomst voor te bereiden en zij zullen de aankomende jaren ook fors investeren in het uitbreiden van de capaciteit op het elektriciteitsnetwerk. De Staatssecretaris heeft de netbeheerders gevraagd om in het kader van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) samen te werken met regionale overheden. Samen brengen zij de toekomstige energiebehoefte voor elektrisch rijden in kaart.

Netbeheerders krijgen hierdoor zicht op de impact en kunnen hierdoor de elektriciteitsvraag van vervoer goed meenemen in hun netinvesteringsplannen. De onderhandelingen met het Europees Parlement zullen na het zomerreces van start gaan onder Tsjechisch voorzitterschap van de Raad en Nederland zal hierbij pleiten voor het belang van het afstemmen van vraag en aanbod op het elektriciteitsnet.

#### **Elektrische auto's**

**De leden van de VVD-fractie hebben er in het commissiedebat Transportraad op gewezen dat de EU vanaf 2035 nieuwe elektrische auto's wil verplichten en nieuwe auto's met verbrandingsmotoren die op bio en synthetische brandstoffen rijden wil verbieden. Deze leden hebben de Staatssecretaris gevraagd in hoeverre er wel genoeg nieuwe elektrische auto's in 2035 zijn en in hoeverre nieuwe elektrische auto's net zo betaalbaar zijn als nieuwe auto's die verbrandingsmotoren hebben. Deze leden willen weten of de Staatssecretaris dit heeft opgebracht in de Transportraad en hoe de lidstaten en de Europese Commissie hierop hebben gereageerd.**

Namens het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat was de Minister aanwezig bij de Transportraad te Luxemburg. Tijdens het commissiedebat Transportraad d.d. 25 mei jl. (Kamerstuk 21 501-33, nr. 936) stelde het lid van de VVD-fractie een vraag over de betaalbaarheid van elektrische auto's, m.n. toespitsend op de vraag of elektrische auto's in 2035 net zo betaalbaar zijn als gewone auto's – lees: auto's met een verbrandingsmotor – nu zijn. Toen heeft de Staatssecretaris toegelicht dat het aanbod van elektrische auto's geen beperkende factor zal zijn in 2035. Bekende autofabrikanten voeren hun productie nu al substantieel op, en passen bovendien hun fabrieken aan. Daarnaast zal er een tweedehandsmarkt ontstaan zodat de elektrische auto ook betaalbaar is voor minder draagkrachtige mensen.

Op dit moment rijden al ruim 260.000 volledig elektrische auto's op de Nederlandse wegen die tevens hun weg naar de tweedehandsmarkt zullen

<sup>9</sup> Bijlage bij Kamerstukken 32 813 en 31 305, nr. 1004.

vinden. Hierom werd geen aanleiding gezien dit punt op te brengen tijdens de Transportraad.

### **Maritiem**

**De leden van de VVD-fractie hebben de Staatssecretaris er in het commissiedebat Transportraad op gewezen dat de Nederlandse scheepsbouwsector Russische schepen in onderhoud of nieuwbouw nu heeft stilliggen en dat hierdoor grote financiële verliezen ontstaan. Deze leden hebben de Staatssecretaris gevraagd om zich in de Transportraad in te zetten voor de Nederlandse scheepsbouwsector. Deze leden willen weten of de Staatssecretaris dit heeft gedaan en hoe de lidstaten en de Europese Commissie hierop hebben gereageerd.**

Dit punt is niet opgebracht tijdens de Transportraad, omdat de Staatssecretaris in haar beantwoording tijdens het commissiedebat Transportraad d.d. 25 mei jl. al had aangegeven dat het tijdelijke Europese staatssteunkader lidstaten de mogelijkheid biedt om bedrijven die getroffen worden in ruimere mate te ondersteunen. Ook heeft zij aangegeven dat Nederland terughoudend is in het gebruik daarvan, omdat niet te overzien is tot wanneer deze situatie voortduurt. Er is evenwel gewezen op meerdere instrumenten die kunnen helpen de financiële verliezen te compenseren. In het commissiedebat maritiem van 5 juli jl. zijn hier aanvullende vragen over gesteld, met name ten aanzien van het gebruik van de exportkredietverzekering. De Minister heeft toegezegd dat de Tweede Kamer hier na het zomerreces nader over wordt geïnformeerd. De Minister van Financiën zal deze toezegging op zich nemen.

**De leden van de VVD-fractie hebben de Staatssecretaris er in het commissiedebat Transportraad op gewezen dat de Nederlandse scheepsbouwsector Russische schepen in onderhoud of nieuwbouw nu heeft stilliggen en dat hierdoor grote financiële verliezen ontstaan. Deze leden hebben de Staatssecretaris gevraagd om zich in de Transportraad in te zetten voor de Nederlandse scheepsbouwsector. Deze leden willen weten of de Staatssecretaris dit heeft gedaan en hoe de lidstaten en de Europese Commissie hierop hebben gereageerd.**

Dit punt is niet opgebracht tijdens de Transportraad, omdat de Staatssecretaris in haar beantwoording tijdens het commissiedebat Transportraad d.d. 25 mei jl. al had aangegeven dat het tijdelijke Europese staatssteunkader lidstaten de mogelijkheid biedt om bedrijven die getroffen worden in ruimere mate te ondersteunen. Ook heeft zij aangegeven dat Nederland terughoudend is in het gebruik daarvan, omdat niet te overzien is tot wanneer deze situatie voortduurt. Er is evenwel gewezen op meerdere instrumenten die kunnen helpen de financiële verliezen te compenseren. In het commissiedebat maritiem van 5 juli jl. zijn hier aanvullende vragen over gesteld, met name ten aanzien van het gebruik van de exportkredietverzekering. De Minister heeft toegezegd dat de Tweede Kamer hier na het zomerreces nader over wordt geïnformeerd. De Minister van Financiën zal deze toezegging op zich nemen.

### **Luchtvaart**

**De leden van de VVD-fractie hebben de Staatssecretaris er in het commissiedebat Transportraad op gewezen dat de EU bijmengverplichtingen wil opleggen aan de Europese vervoerssector. Deze leden hebben de Staatssecretaris gevraagd om zich in de Transportraad te verzetten tegen oneerlijke concurrentie van lucht- en**

**zeehavens aan de randen van de EU. Deze leden willen weten of de Staatssecretaris dit heeft gedaan en hoe de lidstaten en de Europese Commissie hierop hebben gereageerd.**

Dit punt is niet opgebracht tijdens de Transportraad, omdat de Staatssecretaris tijdens het commissiedebat Transportraad d.d. 25 mei jl. in haar beantwoording heeft aangegeven dat het niet mogelijk is om zee- en luchthavens aan de randen van de Europese Unie verplichtingen op te leggen om zo oneerlijke concurrentie te voorkomen. Europese wetgeving heeft daar namelijk geen jurisdictie. Het kan hooguit als een eis in bilaterale verdragen worden opgenomen. Het is primair aan de Europese Commissie om landen buiten de Europese Unie te stimuleren om CO<sub>2</sub>-reducerende maatregelen in te voeren en hierover bilaterale verdragen te sluiten. De mogelijkheden hiertoe zullen nader worden verkend bij de Europese Commissie. Zoals aangegeven in het commissiedebat maritiem van 5 juli jl. zal uw Kamer later dit jaar worden geïnformeerd over de resultaten hiervan.

**De leden van de VVD-fractie lezen dat Nederland heeft gepleit voor het instellen van de mogelijkheid tot het invoeren van een hogere bijmengverplichting op nationaal niveau. Deze leden willen weten welke lidstaten hier ook voor hebben gepleit en welke lidstaten hiertegen hebben gepleit. Ook willen deze leden weten wat het standpunt van de Europese Commissie is. Deze leden willen ook weten hoe de Staatssecretaris in deze situatie de Nederlandse vervoerssector financieel wil compenseren.**

Tijdens de onderhandelingen heeft Nederland zich in een gezamenlijke verklaring uitgesproken voor de mogelijkheid om nationaal een hogere bijmengverplichting in te voeren.<sup>10</sup> Er is beroep gedaan op andere landen om zich bij deze oproep aan te sluiten, maar er was uiteindelijk onvoldoende steun van landen om ruimte in het voorstel te bieden aan lidstaten om nationaal een hogere bijmengverplichting in te voeren. Ook de Commissie was geen voorstander van deze oproep.<sup>11</sup> Omdat de algemene oriëntatie geen ruimte biedt om nationaal een hogere verplichting in te voeren, is er ook geen aanleiding voor compensatie op nationaal niveau. Wel zullen we kijken naar beleidsopties die de sector stimuleren om meer duurzame brandstoffen af te nemen dan nu verplicht onder het *RefuelEU Aviation* voorstel, om zo alsnog de nationale doelstelling van 14% duurzame brandstoffen in 2030 en volledig fossielvrij vliegen in 2050 te behalen.

**De leden van de D66 fractie lezen dat in de Raadspostitie ten aanzien van het *ReFuel Aviation* het nu wel mogelijk is een hogere nationale bijmengverplichting mogelijk te maken. Deze leden vragen de Minister dit nader toe te lichten. Hoe hoog mag de nationale bijmengverplichting zijn? Is Nederland nog altijd voornemens 14% duurzame biobrandstoffen bij te mengen? Welk groeiend pad hoort bij deze mogelijkheid?**

Het *RefuelEU Aviation* voorstel biedt lidstaten niet de ruimte om nationaal een hogere bijmengverplichting in te voeren. Wel biedt het voorstel de ruimte aan lidstaten om een hogere subverplichting voor synthetische kerosine in te voeren tot 2034. Daarmee neemt het aandeel synthetische kerosine binnen de verplichting toe, maar dit zorgt niet tot een hogere doelstelling in zijn totaliteit. De subverplichting mag tussen 2027 en 2034

<sup>10</sup> <https://www.permanentrepresentations.nl/documents/publications/2022/02/01/possibility-to-implement-more-ambitious-national-blending-mandates>.

<sup>11</sup> Kamerstuk 21 501-33, nr. 928.

nationaal hoger liggen dan wat is vastgesteld op EU-niveau. In de periode van 2027 tot 2029 mag de subverplichting daarbij niet hoger liggen dan 1%, en voor de periode van 2030 tot 2034 mag de subverplichting niet hoger liggen dan 3%. Na 2034 mogen lidstaten geen hogere subverplichting invoeren voor synthetische kerosine. Wel worden andere mogelijkheden onderzocht waarmee de productie en opname van duurzame vliegtuigbrandstoffen kunnen worden bevorderd om zo alsnog de 14% doelstelling in 2030 te halen. Nadere uitwerking hiervan maakt onderdeel uit van het Actieprogramma Duurzame Brandstoffen.<sup>12</sup>

**Daarnaast vragen de leden van de D66-fractie de Minister toe te lichten hoe de definitie van duurzame brandstoffen is uitgebreid en vragen ze hem het verschil tussen het oorspronkelijke voorstel en de Raadspositie te duiden ten aanzien van dit punt. Welke grondstoffen komen nu in aanmerking of vallen af? Hoe verhoudt de positie van het Europees Parlement zich tot deze de mogelijkheid van een nationale bijmengverplichting en het uitbreiden van de grondstoffen ten aanzien van duurzame brandstoffen?**

De algemene oriëntatie zoals aangenomen in de Transportraad d.d. 2 juni jl. volgt in grote mate de definitie duurzame biobrandstoffen zoals deze ook gedefinieerd is in de huidige Richtlijn Hernieuwbare Energie (RED).<sup>13</sup> Het gebruik van voedsel- en voedergewassen wordt onder het *RefuelEU Aviation* voorstel wel uitgesloten, waarbij dit onder de RED niet het geval is. Het voorstel zoals aangenomen in de Raad wijkt af van het originele voorstel van de Europese Commissie waarbij de inzet van duurzame grondstoffen beperkt werd tot grondstoffen uit de RED Annex IX A en B.

Voor synthetische kerosine geldt dat het nieuwe voorstel ook grotendeels de definitie uit de RED volgt. De enige uitzondering hierop vormt *low carbon hydrogen*. Hierbij gaat het om waterstof die geproduceerd wordt met behulp van onder andere kernenergie. Het gebruik van *low carbon hydrogen* is onder voorwaarden wel toegestaan in het nieuwe *RefuelEU Aviation* voorstel, maar niet in de RED. In het originele Commissievoorstel was *low carbon hydrogen* ook niet opgenomen als grondstof voor de productie van synthetische kerosine.

In het originele voorstel van de Commissie werd het gebruik van gerecyclede koolstofbrandstoffen (*Recycled Carbon Fuels ofwel RCF's*) niet toegestaan om te voldoen aan de bijmengverplichting. De algemene oriëntatie biedt wel de mogelijkheid om RCF's onder voorwaarden in te zetten om aan de bijmengverplichting te voldoen. Het gebruik van RCF's is ook onder voorwaarden toegestaan in de RED.

Het Europees Parlement is op 6 juli tot een gezamenlijke positie gekomen. De positie van het Europees Parlement ten aanzien van de definitie van duurzame grondstoffen lijkt niet wezenlijk af te wijken van de positie van de Raad. Ook biedt het voorstel uit het Europees Parlement geen ruimte om nationaal een hogere bijmengverplichting in te voeren. Uw Kamer zal in de volgende zeswekelijkse brief over het *Fit for 55*-pakket nader worden geïnformeerd over de standpunten die het parlement ingenomen heeft.

---

<sup>12</sup> Kamerstukken 31 936 en 30 196, nr. 849.

<sup>13</sup> COM(2021) 557.



## TEN-T

**In het kader van TEN-T heeft het lid van de BBB-fractie nog enkele vragen. De weerbaarheid van de infrastructuur zou versterkt moeten worden waarbij er rekening gehouden dient te worden met klimaatverandering. Kan de Minister aangeven in welke mate dit aanpassingen vereist van onze eigen infrastructuur en of hier al rekening mee gehouden wordt?**

In 2018 is het Deltaplan Ruimtelijke adaptatie (DPRA) aangenomen.<sup>14</sup> Dit Deltaplan schrijft voor dat Nederland in 2050 klimaatbestendig en water robuust is. Om daar te komen, moet er door de verschillende overheden elke zes jaar een uitvoeringsagenda opgesteld worden. Onlangs is de eerste uitvoeringsagenda gepubliceerd en met de Kamer gedeeld.<sup>15</sup> Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkt samen met zijn uitvoeringsorganisaties Rijkswaterstaat en ProRail aan de klimaatbestendigheid van de Rijksinfrastructuur. Enerzijds door het inbedden van klimaatadaptatie in sturings- en besluitvormingslijnen. Anderzijds door het opdoen van kennis en ervaring in aanleg. De rapportage Brede Maatschappelijke Heroverweging «Klaar voor Klimaatverandering»<sup>16</sup> geeft aan dat het meenemen van klimaatadaptatie in de onderhouds- en vervangingscyclus naar schatting globaal een extra investering van 5–10% van het jaarlijkse instandhoudingsbudget vraagt. Veel infrastructuur dateert uit de jaren vijftig/zestig (of nog eerder) en bereikt de komende decennia het einde van zijn levensduur door intensiever gebruik dan ooit berekend. Het klimaatbestendig maken van de binnenwateren vraagt daarnaast om een integrale aanpak voor waterveiligheid, bevaarbaarheid, zoetwaterbeschikbaarheid, waterkwaliteit, natuur en een (economisch) aantrekkelijke leefomgeving. Voor het programma Integraal Rivier Management (IRM) is het voornemen daarom om voor mei 2023 een besluit te nemen over een Programma onder de Omgevingswet. Hierin worden o.a. de keuzes over de beoogde rivierbodemplugging en sedimenthuishouding, afvoer- en bergingscapaciteit op de Maas en de Rijntakken voor 2050 vastgelegd.

## Spoor

**De leden van de VVD-fractie hebben gelezen dat de Staatssecretaris zich wel wil inzetten om de Lelylijn in de TEN-T onder te brengen, maar zij hebben nog niet gelezen of ze dat ook wil doen voor de lijn Zwolle-Twente-Münster. De Staatssecretaris heeft in het commissiedebat Transportraad erop gewezen dat de opstelling van Duitsland ook belangrijk is en dat ze voor de zomer haar Duitse collega hierover wil spreken. Deze leden willen weten wat er uit dit gesprek is gekomen en of de Staatssecretaris zich alsnog wil inzetten om de lijn Zwolle-Twente-Münster in de TEN-T onder te brengen?**

Het kabinet heeft nog geen definitief standpunt bepaald over de opname van de corridor Zwolle-Enschede-Münster in het TEN-T-netwerk. Bij de afweging van het kabinet later dit jaar zal worden meegewogen dat op deze corridor omvangrijke investeringen nodig zijn. En ook de opstelling van Duitsland is daarin van belang. Medio september is een overleg voorzien tussen de Staatssecretaris en haar Duitse counterpart voor spooraanlegingen. In dit overleg zal ook de opstelling van Duitsland

<sup>14</sup> <https://www.deltaprogramma.nl/themas/ruimtelijke-adaptatie/deltaplan>.

<sup>15</sup> Kamerstuk 31 710, nr. 80.

<sup>16</sup> Kamerstuk 32 359, nr. 4.

over het opnemen van de lijn Zwolle-Twente-Münster in het TEN-T netwerk worden besproken.

### **Solidariteitscorridors**

**Het lid van de BBB-fractie merkt op dat er ook is gesproken over de solidariteitscorridors in Oekraïne, en hoe deze gebruikt kunnen worden om de export van landbouwproducten vlot te trekken. Dit lid is positief over deze corridors, maar vraagt zich wel af hoe dit in de praktijk tot uitvoering zal worden gebracht, ook vanwege het gebrek aan vervoerscapaciteit en het tekort aan chauffeurs. Kan de Minister verduidelijking geven over hoe Nederland een rol kan spelen in de totstandkoming en het levensvatbaar houden van deze corridors?**

Op initiatief van de Commissie is op 12 mei jl. het actieplan voor solidariteitscorridors tussen de EU en Oekraïne gepubliceerd. Uw Kamer is hierover op 3 juni middels een brief geïnformeerd.<sup>17</sup> Het actieplan heeft als doel om bij te dragen aan voedselzekerheid en het stabiliseren van wereldwijde voedselmarkten door het wegnemen van praktische barrières die de uitvoer van voedselproducten beperken. Alternatieve en geoptimaliseerde logistieke routes voor alle transportmodaliteiten, de zogenaamde solidariteitscorridors tussen de EU en Oekraïne, moeten ervoor zorgen dat landbouwproducten vanuit Oekraïne via de EU de wereldmarkt weer kunnen bereiken. De Commissie beoogt hiermee 20 miljoen ton opgeslagen granen uit Oekraïne te vervoeren in een periode van drie maanden. De Commissie heeft echter al meermaals aangegeven dat de solidariteitscorridors het oorspronkelijke maritieme vervoer vanuit Oekraïne niet kunnen vervangen. De volumes zijn hiervoor te groot. Inmiddels heeft de Commissie, in de vorm van een app, een digitale marktplaats voor graanhandel en het bedrijfsleven opgezet, waarin vraag en aanbod bij elkaar worden gebracht.

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) is in contact met verschillende Nederlandse brancheorganisaties uit de transport- en logistieke sector, zoals Transport en Logistiek Nederland (TLN). De ontwikkelingen omtrent solidariteitscorridors zijn bij hun leden onder de aandacht gebracht. IenW onderzoekt momenteel met een *quick scan* studie hoe de Nederlandse transportsector, met een nadruk op vervoer via spoor, verder kan bijdragen aan de export van agrarische producten vanuit Oekraïne. De eerste uitkomsten van deze *quick scan* worden in de zomer verwacht waarmee het onderzoek in september kan worden afgerond. Wat betreft het beschikbaar stellen van materieel (trucks, spoorwagens, binnenvaartschepen) blijkt, niet alleen in Nederland, maar EU breed, dat dit vaak door particuliere bedrijven al elders is ingezet onder lopende contracten.

Voor een recente uitgebreide uiteenzetting van de kabinetsbrede inzet ten aanzien van steun aan Oekraïne wordt verwezen naar de brief van de Minister voor Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking van 6 jul jl., welke mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat aan uw Kamer is verzonden.<sup>18</sup>

<sup>17</sup> Kamerstukken 36 045 en 22 112, nr. 85.

<sup>18</sup> Kamerstuk 36 045, nr. 105.

## **Aanpassing bijlagen en technische eisen spoor bij het voorstel voor de herziening van de TEN-T verordening – COM(2022) 384**

Het voorstel betreft de wijziging van het Commissievoorstel COM(2021)812<sup>19</sup> en specifiek de annexen (TEN-T kaarten) en technische eisen inzake het spoor bij het voorstel voor de herziening van de TEN-T verordening. De Europese Commissie (hierna: Commissie) doet het voorstel naar aanleiding van de oorlog in Oekraïne. Voorgesteld wordt om een viertal Europese TEN-T transportcorridors te verlengen naar Oekraïne en Moldavië, terwijl eerder voorgestelde verbindingen met Rusland en Belarus nu een lagere prioriteit krijgen en verdwijnen van het TEN-T kernnetwerk. Hiermee zal het (spoor)netwerk van Oekraïne en Moldavië beter aangesloten (dienen te) worden op het Europese netwerk. Deze wijziging was reeds aangekondigd in de *Solidarity Lanes* mededeling<sup>20</sup>. Verder wordt voorgesteld om de spoorverbindingen binnen de EU te verbeteren door sneller om te schakelen naar de EU standaard spoorbreedte door de standaard spoorbreedte van 1.435 mm op te nemen als vereiste voor landen binnen de EU als ook in nabuurlanden.

Het kabinet staat positief tegenover het voorstel. Het Nederlandse spoornetwerk voldoet reeds aan de gestelde technische vereisten. Verbeterde integratie tussen de netwerken zorgt bovendien voor een betere in- en uitvoer van goederen en personen binnen de EU en tussen de EU en Oekraïne en Moldavië. Dit kan eveneens bijdragen aan uitvoer van voedsel en graan uit Oekraïne.

Het kabinet oordeelt positief over de bevoegdheid van de EU voor de verordening. De wijziging van de TEN-T verordening is gebaseerd op artikel 172 van het VWEU. Op grond van dit artikel is de Unie bevoegd bij te dragen aan de totstandbrenging en ontwikkeling van de trans-Europese netwerken op het gebied van vervoer (TEN-T). Het kabinet kan zich vinden in de voorgestelde rechtsgrondslag. Op het terrein van vervoer is sprake van een gedeelde bevoegdheid tussen de EU en de lidstaten (artikel 4, lid 2, sub g, VWEU).

De subsidiariteit van het voorstel wordt positief beoordeeld. Voor een goede aansluiting tussen het Europese TEN-T netwerk en verbindingen met derde landen is optreden op EU-niveau noodzakelijk, wegens het grensoverschrijdende karakter van deze netwerken. Door de integratie van de netwerken kan dit niet op lidstaat niveau geregeld worden. Het kabinet beoordeelt de proportionaliteit van het voorstel eveneens positief. De geschetste acties dragen bij aan een consistent en effectief interoperabel en multimodaal netwerk tussen lidstaten en met genoemde nabuurlanden. Daarbij gaan de ondernomen acties niet verder dan noodzakelijk, doordat het voorstel louter ziet op versnelling van bestaande voornemens v.w.b. de uitrol van technische standaarden. Het voorstel heeft geen financiële gevolgen voor de EU-begroting. Het kabinet is van mening dat – indien nodig – de benodigde EU-middelen gevonden dienen te worden binnen de in de Raad afgesproken financiële kaders van het Meerjarig Financieel Kader 2021–2027, en dat deze moeten passen bij een prudente ontwikkeling van de jaarbegroting van de EU.

Het voorstel heeft eveneens geen gevolgen voor de Rijksbegroting. Eventuele budgettaire gevolgen voor de nationale begroting worden ingepast op de begroting van het beleidsverantwoordelijke departement, conform de regels van de budgetdiscipline.

<sup>19</sup> Kamerstuk 22 112, nr. 3321.

<sup>20</sup> Kamerstukken 36 045 en 22 112, nr. 85.