

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de geannoteerde agenda van de informele bijeenkomst van transportministers op 21–22 februari 2022 te Parijs (Kamerstuk 21 501-33, nr. 913).

De fungerend voorzitter van de commissie,  
Tjeerd de Groot

De adjunct-griffier van de commissie,  
Koerselman

## I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave	blz.
Inleiding	2
VVD-fractie	2
D66-fractie	3
GroenLinks-fractie	5
Partij voor de Dieren-fractie	6

### Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de geannoteerde agenda van de informele bijeenkomst van transportministers op 21–22 februari 2022 te Parijs. Zij hebben nog enkele vragen.

De leden van de D66-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de stukken voor de informele Transportraad op 21–22 februari 2022. Zij hebben daarbij enkele vragen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de geannoteerde agenda voor de informele Transportraad op 21–22 februari 2022 en hebben hierover enkele vragen.

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren hebben met interesse kennisgenomen van de geannoteerde agenda. Zij hebben daarover een aantal vragen.

### VVD-fractie

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?

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

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.

## **D66-fractie**

### *Innovatie in de transportsector*

De leden van de D66-fractie zien het stimuleren van internationale treinen voor personenvervoer als een prioriteit. Zij verwelkomen dan ook de berichten dat de Europese Commissie extra stappen onderneemt op dit onderwerp. Zij vragen aan de Staatssecretaris of deze 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. Hoe gaat de Minister, gezien de afspraak in het coalitieakkoord dat het kabinet het aantal vluchten op korte afstand concreet wil ontmoedigen, dit concreet vormgeven? Kunnen de Minister en Staatssecretaris een stand van zaken geven van de verschillende acties uit de Actieagenda Trein en Luchtvaart van de Luchtvaartnota? De leden van de D66-fractie zijn van mening dat ook voor het goederen-transport per trein Europese samenwerking belangrijk is. Tegelijkertijd brengt de groei van goederen-transport per trein ook uitdagingen met zich mee voor de leefbaarheid van omwonenden. Deze leden 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.

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. Deze leden 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?

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. Deze leden 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 verdringingseffecten en, zo ja, of de Minister bereid is dit zo snel als mogelijk in te voeren naar Frans voorbeeld. Daarnaast lezen deze leden 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 tijdspad te schetsen voor de volwaardige toepassing van het systeem.

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. Zij 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. Deze leden 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.

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 onderzoeksresultaten van de zeven MaaS-pilots die eind vorig jaar zijn afgerond. Hoe gaat de Staatssecretaris hier vervolg aan te geven? Ook zijn deze leden benieuwd welke plannen de Minister heeft met betrekking tot de investeringen in de fiets zoals afgesproken in het coalitieakkoord. Deze leden zijn daarnaast benieuwd wat de stand van zaken is van de toezegging die de Staatssecretaris in het commissiedebat over ov & taxi van 19 mei 2021 heeft gedaan om een specifieke MaaS-pilot op te zetten voor studenten.

#### *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. Deze leden 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? Voorts vragen deze leden 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.

#### *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.

#### *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 Staatssecretaris welk effect dit heeft op de concurrentiepositie van het Nederlandse spoor.

### **GroenLinks-fractie**

#### *Spoor*

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 model 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?

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 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 subsidie-budget. 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?

#### *Luchtvaart*

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 worden 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?

De concrete voorstellen voor de bijmengverplichting van sustainable aviation fuels (SAF) overstijgen gelukkig de vrijblijvende ambities van de KLM. Maar met 63% in 2050, wetende dat de CO<sub>2</sub>-emissies slechts een derde van de klimaatschade zijn, worden de noodzakelijke reducties natuurlijk nooit behaald. Bijmenging moet dus wel gepaard gaan met een forse krimp in het volume en een modal shift naar andere vormen van reizen of communicatie en transport. Deze leden steunen de plannen voor een hogere bijmenging, maar verzetten zich tegen de roep om een bijdrage van nationale overheden aan de extra kosten hiervan.

## Partij voor de Dieren-fractie

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie lezen dat het Franse voorzitterschap de sociale aspecten en arbeidsomstandigheden nadrukkelijk op de agenda plaatst. In dat kader vragen zij de Minister ook de aandacht te vestigen op de aantoonbaar grote gezondheidsschade die optreedt binnen de infrasector. Recente voorbeelden, zoals de gezondheidsschade onder medewerkers op het platform op Schiphol of de gezondheidsschade van kwartshoudende ballaststenen in de spoorsector, maken duidelijk dat de huidige praktijken onacceptabele gezondheidsschade opleveren. Deze leden vragen de Minister dit soort voorbeelden (zoals de situatie op het platform op Schiphol) naar voren te brengen, zodat dit ook nadrukkelijker op het netvlies komt in landen waar dezelfde gezondheidsschade zich voordoet.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen de Minister daarnaast naar zijn inzet op het gebied van biobrandstoffen voor de luchtvaart. Deze leden lezen dat Nederland zich inzet voor een hogere bijmengverplichting. Daarover hebben deze leden de volgende vragen. 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? Kan de Minister aangeven met welke definitie van «sustainable aviation fuel» de Europese Unie gaat werken? Kan hij bevestigen dat de eerder in schriftelijke antwoorden (Kamerstuk 2021Z14191) genoemde CO<sub>2</sub>-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 groeipercentage van de sector om te compenseren voor de toegenomen groei van emissies binnen de sector? Zo nee, waarom niet?

Kan de Minister 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?

Kan de Minister aangeven waarom eigenlijk gesteld wordt in de gezamenlijke brief<sup>1</sup> aan de commissie dat SAF een haalbare en effectieve route is voor het terugdringen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot? Op welke wijze is dat haalbaar, gegeven de urgentie van de klimaat- en biodiversiteitscrisis? Op welke wijze is dat effectief, aangezien ook bij het verbranden van biobrandstoffen er gewoon CO<sub>2</sub> uit de motor komt?

Kan de Minister aangeven op welke wijze de inzet op biobrandstoffen gaat bijdragen aan het reduceren van de niet-CO<sub>2</sub>-effecten die de luchtvaart heeft? Kan het zijn dat het verbranden van biobrandstoffen zelfs leidt tot grotere niet-CO<sub>2</sub>-effecten? Op welke wijze worden deze bijdrages aan de opwarming van de aarde voorkomen? Hoe wordt over deze effecten gerapporteerd? Zijn er concrete reductiedoelen voor opgesteld?

---

<sup>1</sup> Gemeenschappelijke brief van Nederland, Denemarken, Duitsland, Zweden, Finland, Oostenrijk en Luxemburg d.d. 31 januari 2022 (Possibility to implement more ambitious national blending mandates | Publication | The Netherlands at International Organisations (permanentrepresentations.nl)).