

Vergaderjaar 2022–2023

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 1009

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN
WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 februari 2023

Met deze brief informeer ik u over de informele bijeenkomst van EU transport- en energieministers die op 27–28 februari 2023 plaatsvond in Stockholm, Zweden.

De Minister voor Klimaat en Energie voorziet u separaat van een verslag over de energithema's die zijn besproken tijdens deze informele bijeenkomst.

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

Verslag informele bijeenkomst van EU transport- en energieministers op 27–28 februari 2023

De informele bijeenkomst stond in het teken van discussies over drie brede thema's. Ten eerste was er een transportsessie over een toekomstig transportbeleid voor een concurrerend en klimaatneutraal Europa. Ten tweede was er een gezamenlijke bijeenkomst van de transport- en energieministers over het energie- en transportbeleid voor een versnelde duurzaamheidstransitie van de transportsector voorbij 2030. Ten slotte spraken de transportministers op de tweede dag over de implementatie van het *Fit for 55*-pakket (Ff55) en wisselden ze succesvolle voorbeelden met elkaar uit. Er stond geen besluitvorming op de agenda.

En marge van de informele bijeenkomst van EU transport- en energieministers heeft Frankrijk samen met Nederland, Oostenrijk, België, Italië en Luxemburg een brief aan het voorzitterschap gestuurd waarin het belang onderstreept wordt van een spoedige herziening van de EU luchtdienstenverordening 1008/2008¹. Bij de Transportraad van 5 december 2022 vroeg Frankrijk samen met Nederland, België, Luxemburg en Portugal ook aandacht voor het versterken van duurzaamheid in de luchtvaartsector m.b.t. de herziening van de EU verordening 1008/2008².

Conform de toezegging aan de Kamer³ is en marge van deze informele Transportraad bij de Europese Commissie (hierna «de Commissie») meer informatie gevraagd over het verduurzamen van zakelijke auto's. Hierbij gaf de Commissie aan dat ze in de verduurzamingsopgave geen onderscheid maken tussen zakelijke en privé auto's.

Een toekomstig transportbeleid voor een concurrerend en klimaatneutraal Europa

Het Voorzitterschap had voor deze eerste transportsessie twee vragen geformuleerd. Ten eerste: welke politieke initiatieven zouden prioriteit moeten krijgen om de huidige transitie van CO₂-reductie in de Europese transportsector verder te bevorderen en de sector meer competitief te maken? Ten tweede: welke beleidsinitiatieven zouden prioritair moeten zijn op EU en internationaal niveau?

De Europese Commissie benadrukte het belang van CO₂-reductie in de transportsector, waaronder het vergroenen van het vrachtvervoer en verwees hier naar het recent uitgebrachte voorstel m.b.t. emissienormen bij zware voertuigen⁴. Daarnaast werd het belang van het vrachtvervoer per spoor benoemd en het onder de loep nemen van de gehele logistieke keten als geheel om emissies te reduceren. Ook werd er benadrukt dat de combinatie van energie en transport bijzonder belangrijk is, omdat er zowel naar oplossingen op het gebied van transport gekeken moet worden als naar de verduurzaming van brandstoffen. Ook werd het belang van de Green Deal en het Green Industrial Plan for the Net-Zero Age⁵ onderstreept.

De lidstaten waren in kleine groepjes opgedeeld om de vragen van het Voorzitterschap te bespreken en koppelden vervolgens de gesprekken plenair terug. De *modal shift* van wegvervoer naar het spoor werd veel

¹ Verordening (EG) nr. 1008/2008.

² Kamerstuk 21 501-33, nr. 995.

³ Kamerstuk 21 501-33, nr. 1005.

⁴ COM (2023) 88, Verordening herziening Europese emissienormen zware bedrijfsvoertuigen; de kabinetsappreciatie hiervan volgt middels een BNC-fiche.

⁵ COM (2023) 62. Kabinetsappreciatie van deze mededeling; Kamerstuk 22 112, nr. 3607.

genoemd. Ook het internationaal concurrerend blijven door gezamenlijk op te trekken in de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) en de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) kwam vaak terug. Het belang van duurzame brandstoffen in de luchtvaart werd ook door meerdere lidstaten benoemd. Lidstaten koppelden terug dat ze soms sterk van elkaar verschilden qua startpunt in de transitie, en ook sterk verschillen qua geografie en uitdagingen. Het belang van EU investeringen werd door een paar lidstaten benadrukt en dat er rekening gehouden moest worden met de lidstaten die minder ver zijn.

Nederland bracht in dat het van belang is om zowel in de luchtvaart als de maritieme sector voortgang te boeken met o.a. ReFuelEU luchtvaart⁶ en FuelEU Maritiem⁷. Het is voor Nederland belangrijk om hier snel mee te kunnen beginnen. Ook werd er ingebracht dat we waarborgen moeten inbouwen tegen een ongelijk speelveld met partijen buiten de EU en koolstoflekage moeten beperken, bijvoorbeeld door een gezamenlijke inzet in o.a. de IMO en de ICAO.

Energie- en transportbeleid voor een versnelde duurzaamheids-transitie van de transportsector voorbij 2030

In deze gecombineerde sessie met zowel transport- als energieministers werd de discussie door het Voorzitterschap geleid aan de hand van de volgende twee vragen. Ten eerste: hoe kan EU-regelgeving bijdragen aan voldoende investeringen in fossielvrije elektriciteitsproductie en infrastructuur, inclusief de benodigde netcapaciteit en laadpunten, ten behoeve van grootschalige elektrificatie van de transportsector? Wat moeten onze prioriteiten zijn voorbij 2030? Ten tweede: welk transport- en energiebeleid is nodig om de randvoorwaarden te faciliteren voor een concurrerende en duurzame productie van kostenefficiënte alternatieven voor de mobiliteits-/transporttransitie, zoals elektrificatie, duurzame biobrandstoffen en waterstof?

De Commissie benadrukte het belang van zowel het verduurzamen van de transport- als de energiesector en benoemde vele raakvlakken waaronder het belang van duurzame brandstoffen voor de verduurzaming van transport. Ook werden er meerdere uitdagingen aangekaart zoals de noodzaak van een ambitieus politiek akkoord op CO₂ reductie bij zware en lichte voertuigen.^{8, 9} Het versterken van het elektriciteitsnetwerk werd ook expliciet genoemd. Een andere uitdaging is de beschikbaarheid van duurzame en lage emissie brandstoffen. De Commissie benadrukte dat ze zo snel mogelijk een politiek akkoord willen bereiken op ReFuelEU luchtvaart en FuelEU Maritiem. Ook werd het belang van het vervangen van de bestaande vloot door efficiëntere en duurzamere schepen en vliegtuigen aangekaart. Het spoor werd ook genoemd als belangrijke sleutel in de verduurzaming in de EU. Tot slot werd er benoemd dat qua EU financiering de herstellfondsen ook gebruikt kunnen worden voor het verbeteren van de elektrificatie in lidstaten.

De lidstaten waren wederom in kleine groepjes ingedeeld om de vragen te bespreken. Er kwamen vele onderwerpen aan bod bij de plenaire terugkoppelingen. Meerdere lidstaten benadrukten het belang van een stabiel investeringsklimaat voor de transitie. Een voorbeeld om dit te

⁶ Bijmengverplichting van duurzame luchtvaartbrandstoffen; Kamerstuk 22 112, nr. 3188.

⁷ Hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de zeevaart; Kamerstuk 22 112, nr. 3189.

⁸ COM (2023) 88, Verordening herziening Europese emissienormen zware bedrijfsvoertuigen; de kabinetsappreciatie hiervan volgt middels een BNC-fiche.

⁹ COM (2022) 586; Kamerstuk 22 112, nr. 3582; Verordening aanscherping typegoedkeuring voor personenauto's, bestelwagens, vrachtwagens en bussen (Euro 7).

faciliteren was een goede publiek-private samenwerking. Een aantal lidstaten benadrukte het belang van het verbinden van TEN-T met TEN-E. Meerdere lidstaten, waaronder Nederland, hebben de uitdagingen voor verduurzaming in de luchtvaart en scheepvaart besproken. Nederland benadrukte hierbij het belang van de voortgang van ReFuelEU luchtvaart en FuelEU Maritiem. Daarnaast heeft Nederland opgeroepen tot een versnelling van de uitrol van alternatieve laad- en tankinfrastructuur (AFIR) in de EU. Meerdere lidstaten, waaronder Nederland, hebben de uitdaging die gepaard gaat met elektrificatie van mobiliteit en transport besproken: het verzorgen van voldoende capaciteit op het stroomnet. Er waren ook lidstaten die de arbeidsmarkt voor het verduurzamen van de transport- en energiesector hebben aangekaart. Sommige lidstaten riepen op om technologie neutraal beleid te voeren en open te blijven staan voor de diverse oplossingen. Daarnaast waren er lidstaten die het belang benadrukte van synthetische brandstoffen en biobrandstoffen. Enkele lidstaten riepen op tot efficiënter personenvervoer en hadden een discussie over fietsinfrastructuur. Er waren lidstaten die de prijs van elektrische auto's als uitdaging hebben besproken en aandacht vroegen voor de armere EU lidstaten in deze transitie. Ook de rol van groene waterstof was door meerdere lidstaten besproken.

De implementatie van het *Fit for 55*-pakket en uitwisseling van succesvolle praktijken

Het Voorzitterschap opende deze sessie met transportministers door te vragen naar zowel de succesverhalen als de uitdagingen in het implementeren van de Ff55 voorstellen¹⁰. Als voorbeeld van een uitdaging werd er gevraagd hoe men de gehele bevolking mee krijgt in de transitie.

De Commissie bedankte het Tsjechische en Zweedse Voorzitterschap voor de voortgang op Ff55 en gaf aan benieuwd te zijn naar de ervaringen van de lidstaten. Ook gaf de Commissie een korte samenvatting van de stand van zaken van de Ff55 voorstellen. Ten eerste werd de alternatieve laad- en tankinfrastructuur (AFIR¹¹) genoemd die momenteel in de triloof fase zit. Er werd benadrukt dat het relevant is om het nu breed in de EU te implementeren. Een punt van zorg van de Commissie was het niveau van bindende doelen, met name op het gebied van waterstof. Als er geen waterstoftankpunten door de gehele EU worden gerealiseerd, zal waterstof als brandstof niet slagen. Ten tweede werd ReFuelEU luchtvaart aangekaart en dat de Commissie dit dossier graag afgerond zou zien onder het Zweedse voorzitterschap. Er is echter nog discussie gaande over *scope* van de brandstoffen die onder ReFuelEU luchtvaart vallen en het niveau van de ambities. Ten slotte werd de voortgang op het voorstel FuelEU Maritiem genoemd. Er is echter nog discussie over o.a. de Hernieuwbare Brandstoffen van een Niet-Biologische Oorsprong (RFNBO's) en de Commissie benoemde als zorgpunt de beschikbaarheid van deze hernieuwbare brandstoffen op de korte termijn.

Lidstaten deelden diverse succesverhalen zoals: het gebruik van waterstof in het openbaar vervoer en de elektrificatie van het OV, de *modal shift* van wegvervoer naar spoor, elektrische oplaadinfrastructuur en snelladers, het bevorderen van fietsgebruik en e-bikes, slimme *ticketing* voor het OV, succesvolle subsidies en belastingvoordelen en deelauto's.

Lidstaten bespraken ook de verschillende uitdagingen: bijvoorbeeld de combinatie van de hoge ambities in verhouding tot de betaalbaarheid

¹⁰ De Kamer wordt over de stand van zaken van het *Fit for 55*-pakket geïnformeerd middels de periodieke brief vanuit het Ministerie voor Economische Zaken en Klimaat.

¹¹ Kamerstuk 22 112, nr. 3190.

voor alle burgers. Een paar lidstaten benoemde dat de huidige economische toestand en hoge inflatie in de EU die niet bevorderlijk zou zijn voor burgers om elektrisch te gaan rijden. Het verschil in tempo van de uitrol van laad- en tankinfrastructuur tussen verschillende lidstaten werd ook benoemd. Ook de angst voor gestrande investeringen door te vroeg op in te zetten op een bepaalde technologische innovatie werd door meerdere lidstaten aangekaart. Meerdere lidstaten, waaronder Nederland, benoemden het voorkomen van oneerlijke concurrentie in o.a. de lucht- en scheepvaart met landen buiten de EU als uitdaging.

Nederland benoemde als successen de laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen en de zero-emissiezones voor vrachtvervoer in binnensteden. Nederland heeft circa 107.000 publieke laadpalen en 3200 snelladers. Doordat Nederland een nationale agenda laadinfrastructuur¹² heeft en een goede samenwerking tussen de publieke en private sector, loopt Nederland in de EU voorop. Ook wordt er nu gewerkt aan het opschalen van slim laden waarbij voertuigen kunnen laden als de energieprijzen laag zijn en het ook mogelijk is om energie desgewenst terug te leveren aan het net als de vraag naar elektriciteit hoog is. Wat betreft de zero-emissiezones heeft Nederland in 2025 naar verwachting 30 tot 40 steden met zero-emissiezones voor vrachtvervoer. Dit draagt bij aan een besparing van circa 1 megaton CO₂ per 2030, en daarmee schonere lucht in de steden¹³.

¹² Nationale Agenda Laadinfrastructuur: <https://www.agendalaadinfrastructuur.nl/default.aspx>.

¹³ <https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2021/02/09/nieuwe-afspraken-om-steden-te-bevoorraden-zonder-co2-uitstoot>.