Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2021–2022

21 501-33 Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 878

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 6 oktober 2021

Hierbij bied ik u, mede namens de Staatsecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, het verslag aan van de informele bijeenkomst van Transportministers d.d. 22–23 september 2021.

De bijeenkomst stond in het teken van het voorstel van de Europese Commissie tot herziening van de AFID-richtlijn[1]. Daarnaast stond ook de aangekondigde herziening van de TEN-T verordening[2] op de agenda tijdens de inter-institutionele TEN-T sessie. Voorafgaand aan de informele bijeenkomst van Transportministers vond een gezamenlijke sessie van Energie- en Transportministers plaats, waar de synergiën tussen energie- en transportbeleid werden besproken in het kader van het recent gelanceerde *Fit-for-55* pakket, met een focus op *e-mobility*.
Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Visser

[1] COM (2021) 559
[2] Verordening (EU) No 1315/2013

kst-21501-33-878
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2021

I. Informele bijeenkomst van Energie- en Transportministers d.d. 22 september 2021 te Slovenië

E-mobility

Het Sloveens voorzitterschap opende de discussie met het benadrukken van het belang van deze gezamenlijke bijeenkomst van Energie- en Transportministers. De wisselwerking tussen de energie- en klimaatsectors is cruciaal om de klimaattransitie te bewerkstelligen. Gezamenlijke sessies helpen om energie- en transportbeleid op elkaar af te stemmen, en zo synergiën te creëren die zowel de energietransitie als de transitie naar een duurzame mobiliteitssector stimuleren. Eurocommissaris Adina Vălean (transport) onderstreepte deze notie van het Sloveens voorzitterschap, en benadrukte dat samenwerking noodzakelijk is om een groene transitie te bewerkstelligen. In dit kader benadrukte de Eurocommissaris het belang van een stabiel wetgevend raamwerk, waarbij ze refereerde aan verschillende voorstellen uit het recent gelanceerde *Fit-for-55* (Ff55) pakket (onder meer *Alternative Fuel Infrastructure Regulation* (AFIR), *FuelEU Maritime, RefuelEU Aviation*). De Commissie onderstreepte dat afstemming tussen vraag naar, en aanbod van duurzame laad- en tankinfrastructuur cruciaal is voor een transitie naar duurzame vormen van mobiliteit. Dit vereist nauwe afstemming met de energietransitie, met het oog op het beschikbaar stellen van voldoende netcapaciteit. AFIR zou moeten helpen bij deze afstemming, waarbij ook de samenhang met het Trans-Europese Transport Netwerk moet worden gezocht volgens de Commissie. Eurocommissaris Kadri Simson (energie) sprak zich ook uit voor het belang van coördinatie tussen de energie- en transportsector. Om de doelen van de Europese *Green Deal* te behalen zijn interventies in de transportsector noodzakelijk volgens de Commissie, waarbij de Eurocommissaris refereerde aan de voorstellen omtrent (herziening van) *Emission Trading System* (ETS)[3], *Renewable Energy Directive* (RED)[4] en *Energy Efficiency Directive* (EED)[5]. Marktwerking wordt door de Commissie noodzakelijk geacht om kosteneffectieve en energie-efficiënte oplossingen te vinden voor decarbonisatie in zowel de energie- als transportsector. Eurocommissaris Simson benadrukte het belang van een coherent wetgevend raamwerk dat bijdraagt aan een effectief, inclusief, uitvoerbaar, kostenefficiënt en duurzaam energie- en transportsysteem van de toekomst.

Veel lidstaten spraken hun waardering uit voor het initiatief van het Sloveens voorzitterschap om de raakvlakken tussen energie- en transportsectoren te bespreken. Alle lidstaten onderstreepten het belang om de verschillende onderdelen van de energie- en mobiliteitstransitie integraal te benaderen. Lidstaten deelden de opvatting dat de transitie naar duurzame mobiliteit een cruciaal onderdeel is van het streven naar 55% emissiereductie in 2030, en klimaatneutraliteit in 2050. Een aantal lidstaten verwelkomde AFIR, en onderstreepte de noodzaak tot uitrol van duurzame laad- en tankinfrastructuur om te voldoen aan de groeiende vraag naar elektrische voertuigen en de daarmee samenhangende energiebehoefte. Sommige lidstaten spraken zich uit voor het belang van flexibiliteit in de plaatsing van laadpunten, rekening houdend met lokale geografie en populatie. Veel lidstaten onderstreepten het belang van toegankelijke en transparante gebruikersinformatie, wat het gebruiksgemak van elektrische voertuigen en laadinfrastructuur moet verhogen en daarmee duurzame alternatieven aantrekkelijker moet maken. Het belang van marktwerking in de ontwikkeling van laadinfrastructuur werd benadrukt, waarbij sommige

[3] COM(2021) 551
[4] COM(2021) 557
[5] COM(2021) 558

lidstaten pleitten voor beperkte publieke financiering in de opstartfase (bijvoorbeeld via fondsen uit de Europese herstel- en veerkrachtfaciliteit (RRF)), om zo de uitrol van laadinfra te stimuleren waarna de markt dit verder op kan pakken.
Nederland onderstreepte in zijn interventie het belang van een coherente aanpak van de energietransitie en de transitie naar duurzame mobiliteit, ook in het kader van het Ff55-pakket. Nederland legde nadruk op de uitrol van laadinfrastructuur, waarbij het ambitieniveau van AFIR werd verwelkomd. Nederland waarschuwde voor het risico op fragmentatie en benadrukte dat gewaarborgd moet worden dat zowel de vraag naar als het aanbod van laadinfrastructuur in lijn loopt met het aantal elektrische voertuigen en de beschikbare netcapaciteit. In deze context benadrukte Nederland ook dat AFIR niet tot onbruikbaarheid van bestaande laadinfrastructuur mag leiden. Het voorzitterschap sloot de sessie af met het benadrukken van de relevantie van het organiseren van deze gezamenlijke sessie, en sprak de hoop uit dat deze bijeenkomsten in de toekomst vaker zullen worden georganiseerd.

II. Informele bijeenkomst van Transportministers d.d. 22–23 september 2021 te Slovenië

AFIR

Het Sloveens voorzitterschap benadrukte dat de transitie naar duurzame vormen van mobiliteit cruciaal is om onze gedeelde klimaatdoelen te behalen. Alternatieve brandstoffen spelen een belangrijke rol in deze transitie. In deze context richt het AFIR-voorstel – één van de prioriteiten van het Sloveens voorzitterschap – zich op het versnellen van de uitrol van laad- en tankinfrastructuur om bij te dragen aan de transitie naar duurzame vormen van mobiliteit. De Commissie benadrukt het belang van de samenhang tussen de AFIR, *RefuelEU Aviation*[6], en *FuelEU Maritime*[7] voorstellen, die in drie transportsectoren toewerken naar emissiereductie. Volgens de Commissie moeten de hiermee samenhangende investeringen primair worden opgebracht door de private sector, alhoewel de Commissie de noodzaak voor financiële steun erkent, onder andere door te putten uit fondsen van de *Connecting Europe Facility* (CEF) en de RRF. Volgens de Commissie vindt het AFIR-voorstel de juiste balans tussen verplichte doelen en het toestaan van voldoende marktwerking om de doelen te behalen. Het voorstel biedt daarnaast concrete handvaten om de uitrol te implementeren en versnellen. Het voorzitterschap en de Commissie onderstreepten het belang van duurzame brandstoffen voor een groene mobiliteitstransitie, en benadrukten in dit kader dat coördinatie met IMO en ICAO noodzakelijk is om weglekeffecten te voorkomen en een gelijk speelveld te creëren op internationaal niveau.

Veel lidstaten onderstreepten de noodzaak voor meer ambitie in de uitrol van duurzame tank- en laadinfrastructuur, waarbij een gecoördineerde uitrol cruciaal werd bevonden om de doelen van de EU *Green Deal* en het Ff55 pakket te behalen. De link tussen AFIR en TEN-T voor weg- en spoorvervoer werd benadrukt, waarbij AFIR als een vereiste werd gezien om een duurzaam TEN-T kernnetwerk te voltooien in 2030. Echter, een aantal lidstaten pleitte voor flexibiliteit in het behalen van de doelen die AFIR stelt, daar een ongedifferentieerde aanpak in de praktijk tot inefficiënte en ineffectieve uitkomsten kan leiden. Ook waarschuwden lidstaten voor het risico op gestrande investeringen, waarbij de noodzaak voor duidelijke signalen richting de markt werd onderstreept om dergelijke kosten te voorkomen. Ook het belang van technologische ontwikkeling en

[6] COM(2021) 561
[7] COM(2021) 562

innovatie werd benoemd, wat een cruciale factor zou zijn in het behalen van de gestelde doelen.

Nederland sprak zich positief uit over het AFIR-voorstel en benoemde het belang van transparante gebruikersinformatie en betaalsystemen. Kosteneffectiviteit in de uitrol van de benodigde infrastructuur is belangrijk voor Nederland, wat een duidelijke en robuuste investeringsomgeving vereist. Nederland waakt voor fragmentatie in de geïnstalleerde laadcapaciteit en de vraag hiernaar, en waarschuwt dat bestaande laadinfrastructuur niet mag komen te vervallen. Daarnaast richtte Nederland de aandacht op het belang van fysieke en cyber veiligheid in de uitrol van de benodigde infrastructuur, waarnaast ook aandachtspunten in de uitrol van walstroom werden benoemd. Het Sloveens voorzitterschap sloot de discussie af met de aankondiging dat het ernaar streeft een algemene oriëntatie aan te nemen tijdens de Transportraad van 9 december a.s. en de discussie tot die tijd in de raadswerkgroepen verder wil brengen.

III. Inter-institutionele TEN-T sessie d.d. 23 september 2021 te Slovenië

TEN-T

Het voorzitterschap agendeerde een beleidsdebat om te spreken over de herziening van de verordening voor het Trans-Europese Transport Netwerk. Het TEN-T-beleid heeft betrekking op het netwerk van verbindingen over weg, water en spoor tussen de EU-landen. Het beleid beoogt een aaneengesloten netwerk te creëren voor veilige, duurzame en slimme mobiliteit. Het TEN-T netwerk is opgebouwd uit een uitgebreid (volledig) netwerk en daarbovenop een tweede laag met de belangrijkste verbindingen, het kernnetwerk. De Commissie beschouwt de herziening van de TEN-T verordening als een vereiste om de transitie naar duurzame mobiliteitssystemen te bewerkstelligen. De realisatie van het TEN-T netwerk zou cruciaal zijn om de toenemende vraag naar transport, alsook de toenemende druk op de verschillende vervoersmodaliteiten, te verwerken. De Commissie benadrukte het belang van het versterken van de weerbaarheid van infrastructuur, ook in het kader van extreme weersomstandigheden. De rol van de EU TEN-T corridorcoördinatoren zou van cruciaal belang zijn om de coherentie tussen de nationale plannen, zoals het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT), en TEN-T corridors te waarborgen. De Commissie sprak zich uit voor het behalen van de doelen gesteld voor 2030 zoals realisatie van het TEN-T kernnetwerk. Dit zou prioriteit moeten krijgen boven het toevoegen van nieuwe verbindingen of additionele vervoersmodaliteiten aan het TEN-T netwerk. Wel gaf de Commissie aan dat het nuttig zou zijn om alvast na te denken over de prioriteiten na 2030. De Commissie sloot af met de notie dat het finaliseren van het TEN-T netwerk van uiterst belang is voor de decarbonisatie en digitalisatie van de transportsector.

Veel lidstaten kondigen aan positief te staan tegenover herziening van de TEN-T verordening. De positieve bijdrage van het TEN-T netwerk aan EU-connectiviteit werd benadrukt, waarnaast er veel aandacht was voor het belang van spoor en digitalisering van het netwerk. Een aantal lidstaten sprak zich uit voor uitbreiding van het TEN-T netwerken met nieuwe vervoersmodaliteiten zoals actieve mobiliteit. Echter, een meerderheid van de lidstaten is terughoudend hierin, en richt zich liever op het behalen van de bindende doelstellingen voor het kernnetwerk in 2030. Sommige lidstaten uitten hun steun voor de rol van de TEN-T corridorcoördinatoren in de uitrol van het TEN-T netwerk, en pleitten voor het versterken van de rol van de coördinatoren in dit kader. Een aantal

lidstaten benoemde de noodzaak voor extra financiering mochten additionele doelen en standaarden worden opgenomen in de herziening van de verordening. Aanscherping van de huidige doelen zou extra financiële steun vanuit de EU vereisen, daar het huidige pakket aan doelstellingen vanuit financieel oogpunt al zeer ambitieus is. Enkele aanwezige leden van het Europees parlement (EP) pleitten voor het belang van een sterk en robuust EU-transportnetwerk om EU connectiviteit te borgen. De Visegrad Four (Polen, Hongarije, Tsjechië, Slowakije) presenteerde een gezamenlijke verklaring waarin het zijn standpunten omtrent herziening van de TEN-T verordening uiteen heeft gezet.

Nederland onderstreepte het belang van herziening van de TEN-T verordening in het kader van het behalen van gezamenlijke klimaatdoelen. Synergie tussen de energie-, transport- en digitale transities wordt belangrijk geacht, waarbij passende steun moet worden geboden aan stakeholders om niet achterop te geraken in deze transitie. Nederland pleitte voor het toevoegen van buisleidingen als alternatieve modaliteit aan het TEN-T netwerk. Daarnaast onderstreepte Nederland het belang van internationaal spoorvervoer, voor zowel passagiers- als vrachtvervoer. De Commissie kondigde aan uit te kijken naar de gesprekken met lidstaten en vroeg de aankomende Franse en Tsjechische voorzitterschappen de herziening van de TEN-T verordening verder te brengen.