

Vergaderjaar 2016–2017

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 664

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 12 september 2017

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de brief van 30 augustus 2017 over de Informele Transport- en Energieraad 20–21 september 2017 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 662).

De vragen en opmerkingen zijn op 5 september 2017 aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu voorgelegd. Bij brief van 11 september 2017 zijn de vragen beantwoord.

De fungerend voorzitter van de commissie,
Van Veldhoven

De adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave	blz.
Inleiding	2
Algemeen	2
Luchtvaartconnectiviteit in Europa	3
Het trans-Europees vervoersnetwerk	4

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de agenda van de informele Transport- en Energieraad van 20–21 september a.s. Naar verluidt zullen de mededeling luchtvaartconnectiviteit en de ontwikkeling van het trans-Europese vervoersnetwerk (TEN-T) worden besproken.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de brief van de regering inzake de informele Transport- en Energieraad van 20 en 21 september 2017. Zij hebben daarover enkele vragen.

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van de geannoteerde agenda voor de informele Transport- en Energieraad d.d. 20–21 september a.s.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de brief van de Minister van 30 augustus. Deze leden hebben hier enkele vragen en opmerkingen bij.

Algemeen

Naar aanleiding van de voorgenomen bijeenkomst over de financiering van de netwerken voor transport, energie en telecom vragen de leden van de VVD-fractie tot welke resultaten de Connecting Europe Facility (CEF) inmiddels heeft geleid en welke investeringen er in Nederland zijn gedaan of voorgenomen.

De leden van de GroenLinks-fractie zijn doordrongen van het feit dat het tegengaan van klimaatverandering de grootste uitdaging is waar de mensheid ooit voor stond. Dit moet, wat de leden van de GroenLinks-fractie betreft, ook een leidraad zijn in alle beleidsbeslissingen die positief of negatief van invloed kunnen zijn op ons klimaat. Deze leden zijn daarom teleurgesteld dat deze Minister zich ook op een thema als transport, dat zoveel kansen en risico's bevat, uitsluitend om het vestigingsklimaat lijkt te bekommeren.

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat vanuit de CEF 24,4 miljard euro is besteed aan het Europese transportnetwerk en 5,3 miljard euro aan het Europese energienetwerk. Deze leden vinden het belangrijk dat alle lidstaten van de EU zo goed mogelijk verbonden zijn. Hierbij is het van belang dat al deze investeringen ten goede komen aan de transitie naar een duurzame economie en dat de fossiele economie hiervoor plaatsmaakt. Het subsidiëren van de fossiele sector is daarom uit den boze. Dit is niet alleen belangrijk vanwege de doelen van Nederland en de EU op het gebied van klimaat en energie, maar ook om te voorkomen dat er nu in zaken wordt geïnvesteerd die al snel moeten worden afgeschreven. Wat de GroenLinks-fractie betreft wordt er daarom vooral geïnvesteerd in faciliteiten voor elektrisch rijden, een goed spoornetwerk en een zo goed mogelijk netwerk voor duurzame energie. Is dit ook de Nederlandse inzet?

Luchtvaartconnectiviteit in Europe

Voor wat betreft ontwikkelingen op het terrein van de luchtvaartconnectiviteit hebben de leden van de VVD-fractie de volgende vragen. Zij hebben er de afgelopen jaren sterk op aangestuurd dat er in Europa gezamenlijk een vuist wordt gemaakt om oneerlijke concurrentie vanuit derde landen tegen te gaan. Er ligt op dit moment een nieuwe EU-verordening voor, op het terrein van bescherming van de mededinging in de luchtvaart, die het mogelijk maakt voor zowel lidstaten, luchtvaartmaatschappijen, organisaties van carriers als de Europese Commissie (EC) om zelf klachten in te dienen. Dit is een belangrijke stap, omdat het nu alleen is voorbehouden aan de overkoepelende organisaties van luchtvaartmaatschappijen om klachten in te dienen. Daarnaast wordt er in de verordening ook gesproken over sancties en compenserende maatregelen die door de EC kunnen worden ingesteld. De leden van de VVD-fractie vragen hoe deze verordening, en de daarin beschreven sancties, uitgelegd gaan worden in de (nog lopende) onderhandelingen met onder andere de Golfstaten. Het is deze leden nog niet helemaal duidelijk wat nu precies de reikwijdte van de sancties is. Is het een boetesysteem of meer dan dat? Kan de Staatssecretaris toelichten wat er precies wordt bedoeld met compenserende maatregelen, hoe en door wie deze worden bepaald, en hoe deze in het kader van een level playing field in Europa moeten worden gezien? Klopt het dat er op dit moment nog met de Golfstaten over de sancties onderhandeld wordt? Zo ja, kan de Staatssecretaris toelichten wat dit betekent voor de uitvoerbaarheid, wenselijkheid en toekomstbestendigheid van de EU-verordening als de uitkomsten van de onderhandelingen anders bepalen?

Daarnaast hebben de leden van de VVD-fractie vragen over de consequenties van de voorstellen voor harmonisatie van regels op het vlak van eigendom en controle. Kan worden toegelicht welke consequenties deze zullen hebben voor de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen? Krijgt de EC nieuwe bevoegdheden op het vlak van toetsing? En op welke wijze wordt het ook mogelijk voor Europese maatschappijen om buiten de EU te investeren?

Ook hebben de leden van de VVD-fractie vragen over de consequenties van het verbeteren van de dienstverlening op het gebied van het luchtverkeersbeheer. Welke consequenties hebben deze voorstellen voor Nederland?

De leden van de VVD-fractie lezen ook dat er een verzoek ligt voor wat betreft nieuwe mandaten en een aansporing tot een uitgebreide EU-luchtvaartovereenkomst met Oekraïne. Deze leden willen graag vernemen welke nieuwe mandaten voorliggen en welk kader daaraan meegegeven is en ontvangen graag een toelichting op de luchtvaartovereenkomst met Oekraïne. Wat is de aanleiding, doelstelling en uitwerking van deze overeenkomst? En wat betekent zij voor Nederland?

De leden van de CDA-fractie vernemen graag de opstelling van het kabinet ten aanzien van het verzoek om nieuwe mandaten voor het openen van onderhandelingen over uitgebreide EU-luchtvaartovereenkomsten en een aansporing om de uitgebreide EU-luchtvaartovereenkomst met Oekraïne te ondertekenen.

De leden van de CDA-fractie lezen dat de inzet van Nederland gericht zal zijn op een sterke positie van de Nederlandse luchtvaart, omdat dat connectiviteit, banen, groei en een aantrekkelijk vestigingsklimaat biedt. Deze leden vragen of dat ook geldt voor de zogenaamde gulfcarriers die zich met oneerlijke concurrentie op de Europese markt inwerken.

De leden van de CDA-fractie vragen of nader uiteengezet kan worden waarom ten aanzien van de connectiviteit van regio's binnen een lidstaat, juist Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk, Griekenland, Zweden en Finland worden genoemd.

Deze leden zien bij welke punten het voorzitterschap stil zal willen staan. Zij missen daarbij Single European Sky (SES) en vragen of aangegeven kan worden waarom dat niet aan de orde gesteld zal worden. Juist nu de kwestie Gibraltar door het vertrek van het Verenigd Koninkrijk opgelost kan worden, zou SES aan de orde moeten komen, zo menen zij.

De leden van de D66-fractie vragen wanneer de Kamer het BNC-fiche bij het Commissievoorstel Aviation: Open and Connected Europe COM (2017) 286 kan verwachten, aangezien deze mededeling nu reeds besproken wordt op deze informele Transportraad? Wanneer kan de Kamer daarnaast het BNC-fiche inzake Commissievoorstel COM (2017) 289 over de bescherming van de mededinging in de luchtvaart verwachten? Kan de Staatssecretaris deze BNC-fiches uiterlijk voorafgaand aan het algemeen overleg Luchtvaart d.d. 13 september naar de Kamer sturen?

De leden van de D66-fractie vragen of er, kijkend naar de aanbevelingen die rapporteurs Belhaj (D66) en Van Helvert (CDA) eind 2016 hebben gedaan inzake Single European Sky, per aanbeveling afzonderlijk kan worden aangegeven hoe de Staatssecretaris deze verwerkt in de voorliggende standpuntbepaling dan wel inzet ten aanzien van de mededeling luchtvaartconnectiviteit in Europa?

De leden van de GroenLinks-fractie zijn van mening dat het beste luchtvaartbeleid erop is gericht om optimale bereikbaarheid bij minimale milieu-impact te realiseren. Uiteindelijk moet ook de luchtvaartsector tegen 2050 emissievrij opereren en daar is vooralsnog geen enkel zicht op. Het vergroten van vraag en aanbod zou wat de leden van de GroenLinks-fractie betreft dan ook geen doel moeten zijn. In tegendeel zelfs, het streven zou moeten zijn: minder vliegen. Wat de leden van de GroenLinks-fractie betreft zou er een beleid moeten komen dat is gericht op het bieden van vooral rechtstreekse verbindingen (met een minimaal aantal overstappers) die de grote bevolkingscentra verbinden, het veel minder vliegen op korte afstanden en het sluiten in plaats van openen van nieuwe regionale vliegvelden die slechts een klein gebied bedienen. Connectiviteit kan ook worden gerealiseerd met betere treinverbindingen. Het voorbeeld van Nederland, waar straks binnen een straal van 150 km zes internationale vliegvelden met elkaar concurreren, is wat de leden van de GroenLinks-fractie betreft een goed voorbeeld van hoe het niet moet.

Het trans-Europees vervoersnetwerk

Voor de leden van de D66-fractie is het beleid om de van oorsprong 28 nationale netten te verknopen tot één grensoverschrijdend trans-Europees vervoersnetwerk van groot belang. De leden van deze fractie vragen in het bijzonder aandacht voor de grensoverschrijdende afstemming bij werkzaamheden in het geval van incidenten, zoals in het geval van het spoorvervoer door de Rijnvallei dat tot 7 oktober 2017 gestremd blijft als gevolg van een ongeval op een bouwplaats bij Rastatt. Deze leden vragen wat het Nederlandse standpunt hieromtrent is, en of Nederland bereid is om dit aspect in het bijzonder onder de aandacht te brengen. Aan welke aanvullende maatregelen die genomen kunnen worden wanneer incidenten een grensoverschrijdend effect hebben, denkt Nederland precies? En voor welke maatregelen zal voorts in Europees verband gepleit worden?

II Reactie van de bewindspersoon

Algemeen

De leden van de VVD-fractie vragen tot welke resultaten de Connecting Europe Facility (CEF) inmiddels heeft geleid en welke investeringen er in Nederland zijn gedaan of voorgenomen.

De Europese Unie (EU) levert met de Connecting Europe Facility (CEF) een aanzienlijk bijdrage om het trans-Europese transportnetwerk (TEN-T) te realiseren. Dat is echter geen verantwoordelijkheid van de EU alleen en vergt ook de inzet van nationale en regionale overheden. Sinds 2014 heeft de EU een bijdrage geleverd aan het realiseren van circa 600 projecten op het gebied van transportinfrastructuur. Nederlandse partijen participeren in een totaal van 55 projecten op het gebied van transport. Het voert te ver om deze allen te noemen, maar onderstaand een selectie:

- Duurzaam transport: projecten op het gebied van LNG (weg, zeevaart en binnenvaart), elektrisch rijden en waterstof;
- Spoor: Wunderlinie (Groningen-Bremen), Heerlen-Aken, Zevenaar-Duisburg en ontsluiting Maasvlakte;
- Maritiem: sluis IJmuiden, sluis Gent/Terneuzen en Maaswerken;
- Digitalisering: door uitwisseling van data efficiënter rail goederenvervoer en investeringen in ERTMS; diverse ITS-projecten met betrokkenheid van RWS
- Weg: ondertunneling A2 bij Maastricht en A15.

Ook zijn er projecten voor trans-Europese telecommunicatienetwerken (TEN-telecom). Zo zijn er inmiddels 90 gemeenten die met behulp van de CEF voldoen aan de zogenoemde Europese verordening over elektronische identificatie en vertrouwensdiensten (eIDAS). Dit moet grensoverschrijdend gebruik van elektronische identificatiemiddelen en vertrouwensdiensten tussen de lidstaten van de EU bevorderen. Ook zijn er projecten gerealiseerd om elektronische gegevensuitwisseling mogelijk te maken tussen lidstaten op het gebied van zorg, sociale zekerheid en cultureel erfgoed. CEF wordt tevens gebruikt om het Europese energienetwerk op het gebied van gas en elektriciteit in de EU te verbeteren.

Volgens de leden van de GroenLinks-fractie zou de klimaatverandering de leidraad moeten zijn in alle beleidsbeslissingen. Wat de GroenLinks-fractie betreft wordt er vanuit het CEF vooral geïnvesteerd in faciliteiten voor elektrisch rijden, een goed spoornetwerk en een zo goed mogelijk netwerk voor duurzame energie. Is dit ook de Nederlandse inzet?

Het kabinet onderschrijft de Europese milieudoelen voor 2050 en via het SER- energieakkoord zijn er nationale afspraken gemaakt over het verduurzamen van de mobiliteitssector. Met de brandstofvisie wordt de transitie naar emissiearme mobiliteit ingezet. En met fiscale maatregelen en subsidies wordt bijvoorbeeld elektrisch rijden gestimuleerd. In het kader van de ontwikkeling van het Europese transportnetwerk en de inzet van middelen uit de CEF werkt Nederland intensief samen met de Europese Commissie (EC) om te komen tot een duurzaam netwerk en de beschikbaarheid van duurzame brandstoffen op dat netwerk. Tijdens het Nederlands voorzitterschap heb ik uitgedragen dat we meer moeten inzetten op innovatie en verduurzaming van het TEN-T netwerk en de transportsector. Programma's op het gebied van digitalisering op de weg (ITS), binnenvaart (RIS) en zeevaart (STM) dragen bij aan die verduurzaming; alsmede programma's om de beschikbaarheid van LNG, elektrisch rijden en waterstof te stimuleren. Ik ben blij met de steun vanuit CEF voor deze programma's.

Wat betreft de inzet van CEF voor het Europese energienetwerk acht Nederland CEF een belangrijk instrument ter verdere bevordering van de leveringszekerheid en marktintegratie binnen de EU. Dit zijn belangrijke voorwaarden voor een goed elektriciteitsnetwerk voor duurzame energie.

Luchtvaartconnectiviteit in Europa

De leden van de D66-fractie hebben vragen gesteld over de stand van zaken met betrekking tot de BNC-fiches behorende bij de Mededeling Luchtvaart: een open en geconnecteerd Europa COM (2017) 286 en het Commissievoorstel voor een verordening inzake de bescherming van de mededinging in de luchtvaart COM (2017) 289.

Ik verwacht u de BNC-fiches maandag 11 september 2017 te kunnen toesturen.

De leden van de VVD-fractie hebben vragen gesteld over het Commissievoorstel voor een verordening inzake de bescherming van de mededinging in de luchtvaart COM (2017) 289 en de lopende onderhandelingen met onder andere enkele golfstaten.

Het Commissievoorstel voor een verordening over de bescherming van de mededinging in de luchtvaart en de onderhandelingen voor nieuwe luchtvaartverdragen tussen de EU en bijvoorbeeld Qatar zijn twee aparte sporen. Het is de bedoeling dat de verordening ook ingezet kan worden bij gebrek aan een clause over eerlijke concurrentie in luchtvaartverdragen. De herstelmaatregelen die op basis van de verordening opgelegd kunnen worden zijn heffingen of andere maatregelen met een vergelijkbare financiële waarde die hetzelfde effect kunnen bereiken en die niet verder gaan dan de (dreigende) schade (bijvoorbeeld het opschorten van concessies). De maatregelen die de Europese Commissie eventueel voorstelt zullen in een nieuw op te richten comité worden besproken met de lidstaten. Met de golfstaten wordt niet onderhandeld over de verordening of de sancties daarin. De onderhandelingen gaan puur over de bepalingen van het luchtvaartverdrag.

De leden van de CDA-fractie hebben vragen gesteld over de inzet van Nederland in relatie tot de «Gulf carriers».

De Nederlandse inzet voor een eerlijk speelveld richt zich voor wat betreft de Golfstaten in eerste instantie op het afsluiten van uitgebreide EU-luchtvaartovereenkomsten waarin afspraken worden gemaakt ten aanzien van markttoegang en gelijksoortige mededingingswetgeving. De onderhandelingen hierover met Qatar zijn gaande. De Verenigde Arabische Emiraten heeft vooralsnog nog niet positief gereageerd op de uitnodiging van de Europese Commissie voor dergelijke onderhandelingen. De verordening inzake de bescherming van de mededinging in de luchtvaart richt zich eveneens op een eerlijk speelveld in de luchtvaart en dient wat mij betreft als aanvulling op de luchtvaartverdragen.

De leden van de CDA-fractie hebben vragen gesteld waarom Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk, Griekenland, Zweden en Finland worden genoemd ten aanzien van de connectiviteit van regio's binnen een lidstaat

Deze landen worden genoemd omdat deze landen bepaalde ultraperifere of ontwikkelingsgebieden binnen hun grondgebied hebben waarvan de bereikbaarheid van vitaal belang wordt geacht.

De leden van de VVD-fractie hebben vragen gesteld over de consequenties van de voorstellen voor harmonisatie van regels op het vlak van eigendom en controle voor onder andere de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen en of de Commissie.

Krijgt de EC nieuwe bevoegdheden op het vlak van toetsing? En op welke wijze wordt het ook mogelijk voor Europese maatschappijen om buiten de EU te investeren?

De voorstellen van de Europese Commissie zijn interpretatieve richtsnoeren, over de binnen de EU geldende regels over eigendom en zeggenschap van communautaire luchtvaartmaatschappijen. De richtsnoeren bevatten nadere criteria over de wijze waarop lidstaten moeten beoordelen of de eigendom en zeggenschap van communautaire luchtvaartmaatschappijen voor het merendeel in handen is van EU lidstaten en/of hun ingezetenen. Deze richtsnoeren hebben geen directe consequenties voor in Nederland gevestigde communautaire luchtvaartmaatschappijen en de Europese Commissie verkrijgt hiermee geen nieuwe bevoegdheden op het vlak van toetsing. De richtsnoeren bevatten geen regels over de wijze waarop Europese luchtvaartmaatschappijen kunnen investeren in niet uit de EU afkomstige buitenlandse luchtvaartmaatschappijen.

De leden van de VVD-fractie hebben vragen gesteld over de mogelijke consequenties van het verbeteren van de dienstverlening op het gebied van het luchtverkeersbeheer voor Nederland.

In Nederland hebben er tot op heden geen stakingen plaatsgevonden binnen de luchtverkeersleiding. De mededeling van de Europese Commissie biedt daarom vooralsnog geen aanleiding om nieuwe of andere afspraken te maken in Nederland. De relevante praktijken die de Europese Commissie noemt, richten zich vooral op de lidstaten waar stakingen wel geregeld voorkomen en/of waar geen of beperkte sociale dialoog plaatsvindt. Het verbeteren van de dienstverlening door het terugdringen van stakingen in Europa zal naar verwachting de negatieve effecten van stakingen voor de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen verkleinen.

De leden van de VVD-fractie en CDA-fractie hebben vragen gesteld over huidige en nieuwe mandaten en welk kader daaraan is meegegeven?

De EU verbetert de markttoegang en de investeringskansen voor de Europese luchtvaart op belangrijke overzeese markten door haar te helpen haar internationale aanwezigheid te versterken en te zorgen voor markttoegang voor alle EU-luchtvaartmaatschappijen. Door EU-luchtvaartovereenkomsten te sluiten met derde landen wordt een open en geconnecteerde markt ondersteund. Sommige van deze EU-overeenkomsten zijn reeds in werking getreden (bijvoorbeeld EU-VS, EU-Canada, EU-Israël, etc.), andere zijn in onderhandeling (bijvoorbeeld EU-Brazilië, EU-Tunesië, EU-Qatar, EU-ASEAN, etc.) of moeten nog worden ondertekend (EU-Oekraïne). De Europese Commissie spoort de Raad aan om toestemming te geven voor het openen van onderhandelingen over uitgebreide EU-luchtvaartovereenkomsten met Bahrein, China, Koeweit, Oman en Saoedi-Arabië.

Nederland is van mening dat in gevallen waar de Nederlandse luchtvaartsector daar baat bij heeft, uitgebreide EU-luchtvaartovereenkomsten een aanvulling kunnen zijn op het bestaande wereldwijde systeem van bilaterale luchtvaartonderhandelingen. Ten aanzien van de door de Europese Commissie verzochte nieuwe mandaten zie ik vooralsnog geen meerwaarde en spoor ik de Europese Commissie aan eerst de bestaande mandaten, waaronder met de Verenigde Arabische Emiraten, af te ronden

De leden van de VVD-fractie hebben vragen gesteld over de luchtvaartovereenkomst met Oekraïne.

De tussen de EU en Oekraïne overeengekomen verdragstekst beoogt een zogenaamde «Common Aviation Area» te realiseren tussen de EU en Oekraïne gebaseerd op open markttoegang, vrije vestiging en daarnaast een vergaande integratie te bereiken van wet- en regelgeving op gebied van luchtvaart, onder andere voor wat betreft «safety», «security», luchtverkeersleiding, het milieu en de sociale aspecten van luchtvaart.

De leden van de D66-fractie hebben vragen gesteld over de aanbevelingen die rapporteurs Belhaj (D66) en Van Helvert (CDA) eind 2016 hebben gedaan inzake Single European Sky.

Het onderdeel uit de mededeling luchtvaartconnectiviteit gerelateerd aan Single European Sky heeft alleen betrekking op het beperken van verstoringen ten gevolge van stakingen. Ik wil op dit punt voor de Nederlandse situatie verwijzen naar mijn antwoord op de vragen van de VVD-fractie hierover. In de context van de Europese Unie onderschrijft Nederland het belang om de continuïteit van de dienstverlening op het gebied van luchtverkeersleiding te verbeteren en steunt het initiatief dat de Europese Commissie hierover neemt.

De leden van de CDA-fractie hebben vragen gesteld over voorzitterschap en Single European Sky.

In mijn brief¹ van 25 mei 2016 heb ik uw Kamer geïnformeerd over de vertraging die het langdurige geschil over Gibraltar veroorzaakt in het verder brengen van Europese luchtvaartwetgeving, waaronder het Single European Sky 2+ pakket. Daarbij heb ik gesteld dat de oplossing van dit soevereiniteitsgeschil niet ligt bij de Europese Commissie, het Voorzitterschap of andere lidstaten, maar in handen ligt van de direct betrokken partijen op het hoogste niveau. Vooralsnog zijn er geen positieve signalen ontvangen en heeft het Voorzitterschap gemeend het onderwerp Single European Sky niet aan de orde te willen laten komen.

De leden van de Groen Links-fractie hebben opmerkingen gemaakt over internationale bereikbaarheid en duurzaamheid.

De internationale bereikbaarheid is van groot belang voor de economie en samenleving. Het netwerk van luchtverbindingen levert daaraan een belangrijke bijdrage. Het netwerk op Schiphol bestaat uit intercontinentale en Europese verbindingen en om een voldoende frequent bediend intercontinentaal netwerk te kunnen onderhouden vanaf Schiphol zijn overstappende passagiers (die meestal overstappen van een Europese op een intercontinentale vlucht of andersom) ook van groot belang. Ook internationaal treinvervoer draagt bij aan de internationale bereikbaarheid. Dit geldt echter slecht voor een deel van de bestemmingen. Verder wijs ik erop dat we ons blijven richten op de verdere verduurzaming van de luchtvaart door het verlagen van emissies (CO₂ en geluid) en het bijdragen aan de ontwikkeling van innovatieve technologische oplossingen (andere vliegconcepten: hybride en elektrisch vliegen)

Het trans-Europese vervoersnetwerk

De leden van de D66-fractie vragen naar het standpunt van Nederland ten aanzien van grensoverschrijdende afstemming bij werkzaamheden in het geval van incidenten. Ook vragen deze leden of Nederland bereid is om dit aspect onder de aandacht te brengen en aan welke maatregelen Nederland denkt, eventueel in Europees verband.

¹ Aanhangsel Handelingen II 2015/16, nr. 2631.

De stremming nabij Rastatt betreft een majeure calamiteit, veroorzaakt door een verzakking als gevolg van bouwwerkzaamheden, terwijl voor de hand liggende omleidingroutes door Duitsland (deels) geblokkeerd waren door geplande bouwwerkzaamheden aldaar. Meteen na de verzakking te Rastatt heeft Nederland contact gezocht met de Duitse partners en het management van de Rijn-Alpen spoorgoederencorridor. DB Netz heeft, conform Europese regelgeving (Richtlijn 2012/34/EU en Verordening (EU) nr. 913/2010, de samenwerking gezocht om met alle relevante partijen, zoals de Zwitserse, Oostenrijkse en Franse infrastructuurbeheerders, een noodplan op te stellen met als doel treinpaden aan te bieden via omleidingroutes in Duitsland, Oostenrijk en Frankrijk en vervoerders zo goed mogelijk te helpen. Nederland heeft regelmatig contact met de Duitse partners en dringt daarbij aan op het bespoedigen van de herstelwerkzaamheden, een goede informatievoorziening aan spoorgoederenvervoerders en hulp bij de operationele problemen die deze vervoerders ondervinden.

Nederland is zeker bereid om in Europees verband een goede grensoverschrijdende afstemming van werkzaamheden aan de orde te stellen. Naar verwachting zijn op 7 oktober de herstelwerkzaamheden afgerond en zal het spoor nabij Rastatt weer operationeel zijn. Het is van belang om lessen te trekken uit de stremming bij Rastatt. Nederland bepleit dan ook het uitvoeren van een evaluatie en de uitkomsten daarvan te bespreken binnen de spoorgoederencorridors en de Europese Commissie. Daarbij zal Nederland aangeven dat de afstemming van werkzaamheden ook getoetst moet worden op robuustheid bij majeure calamiteiten en dat daarvoor betere noodplannen opgesteld moeten worden.

In Europees verband onderzoeken sectorpartijen hoe via een betere afstemming van geplande bouwwerkzaamheden aan het spoor tussen infrastructuurbeheerders een beter proces voor inrichting van de jaarlijkse dienstregeling tot stand gebracht kan worden. De stremming bij Rastatt laat echter zien dat een goede afstemming sec niet voldoende is. Vervoerders ervaren operationele knelpunten zoals beperkingen ten aanzien van toelating van locomotieven, machinisten met wegbekendheid en kennis van de desbetreffende taal. Met de Ministeriële Verklaring «Rail Freight Corridors to boost international rail freight» en het Sector Statement «Boosting International Rail Freight» van de TEN-T-dagen van juni 2016 in Rotterdam zijn lidstaten en de spoorgoederensector opgeroepen dergelijke knelpunten via meer onderlinge samenwerking weg te nemen. Nederland en Oostenrijk hebben een regierol opgepakt om hieraan een vervolg te geven. Het voorval te Rastatt bewijst de urgentie om de in Rotterdam uitgesproken ambities in daden om te zetten.