

Vergaderjaar 2022–2023

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 975

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 25 oktober 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 10 oktober 2022 over de geannoteerde agenda informele bijeenkomst van EU-transportministers d.d. 20-21 oktober te Praag, Tsjechië (Kamerstuk 21 501-33, nr. 969).

De vragen en opmerkingen zijn op 13 oktober 2022 aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 18 oktober 2022 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Tjeerd de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,
Meedendorp

1. De leden van de D66-fractie lezen dat de Staatssecretaris inzet op een voortgangsrapportage in de tweede helft van 2022 van het actieplan langeafstands- en grensoverschrijdend vervoer. De tien proefprojecten voor internationale treindiensten zijn hier onderdeel van. Heeft de Staatssecretaris inmiddels Nederlandse projecten ingebracht voor deze projecten, in lijn met verschillende verzoeken van de Kamer? Zo ja, welke verbindingen heeft zij daarvoor op het oog? Komen de door deze leden in het commissiedebat Internationaal spoor ingebrachte verbindingen van het doortrekken van de Marne La Vallée-Thalys naar Bordeaux en het laten doorrijden van de ICE-Frankfurt naar München hiervoor in aanmerking?

Indien er projectvoorstellen van spoorvervoerders en/of infrastructuurbeheerders worden voorbereid voor nieuwe internationale treindiensten naar Bordeaux of München worden die waar mogelijk ondersteund. Verder wordt u verwezen naar het antwoord op vraag 14.

2. De leden van de D66-fractie lezen over de Europese plannen ten aanzien van ticketing. Deze leden vragen de Staatssecretaris te reflecteren op de uitspraken van Eurocommissaris Frans Timmermans van afgelopen september dat Europese spoorwegmaatschappijen nog drie maanden hebben om met een samengevoegd ticketsysteem te komen. Deze leden delen deze urgentie en zijn benieuwd naar haalbaarheid. Deelt de Staatssecretaris deze inzet? Is dat haalbaar voor de NS?

Ja, de urgentie wordt gedeeld dat het van belang is dat spoorvervoerders hun internationale rail ticketing systemen verbeteren en beter op elkaar afstemmen. Waar mogelijk worden de vervoerders daarbij ondersteund, bijvoorbeeld bij het agenderen van de noodzaak om te komen tot Europese standaarden voor data uitwisseling. Randvoorwaarde bij de eventuele ondersteuning van spoorvervoerders is mede het Europees kader voor staatssteun. Zoals bij vraag 16 wordt gemeld, ontvangt uw Kamer binnenkort de impactanalyse van NS over de CER *roadmap ticketing* voor de internationale treinreiziger van en naar Nederland. Op grond van die analyse is beter te beoordelen wat een haalbaar tijdspad is voor de NS.

3. De leden van de D66-fractie lezen dat de Staatssecretaris schrijft dat «hogesnelheidsvervoer van belang is voor de gewenste *modal shift* naar spoorvervoer en dat internationale samenwerking noodzakelijk is voor ontwikkeling van de infrastructuur en het vervoer». Is de Staatssecretaris de mening toegedaan dat Nederland een eigen, uitgebreid hogesnelheidsnetwerk dient te hebben? Of is zij van mening dat de aan onze grenzen gelegen knooppunten zoals bijvoorbeeld Groningen, Eindhoven en Breda vooral moeten aansluiten op buitenlandse hogesnelheidswerken? Kan de Staatssecretaris reflecteren op haar visie voor wat betreft dit netwerk en hoe zij dat ziet in samenhang met het al reeds druk bereden binnenlandse netwerk?

Het verder ontwikkelen van internationale spoordiensten in Europa is een prioriteit voor Nederland. Voor de reiziger heeft het meerwaarde als er meer directe internationale verbindingen worden aangeboden. Indirecte verbindingen met een overstap kunnen ook onderdeel zijn van het netwerk van diensten dat vervoerders kunnen ontwikkelen. Daarmee is zowel een gedeeltelijk hogesnelheidsnet in gebruik, waarbij ook het

aansluiten op buitenlandse knooppunten van belang is. De verbindingen zoals opgenomen in de *Trans Europa Express* intentieverklaring van mei 2021 zijn daarbij een belangrijke referentie.¹ Een grote rol is daarbij weggelegd voor de samenwerkende spoorweginfrastructuurbeheerders bij het beschikbaar stellen van capaciteit. Belangrijke innovatieprojecten in dit kader zijn *Time Table Redesign*² en *Eurolink*. Het vervoer kan daarbij zowel gebruik maken van hogesnelheidsinfrastructuur als conventionele infrastructuur waarbij het doel is om voor de reiziger aantrekkelijke reistijden en -frequenties aan te bieden tussen de grote steden.

4. De leden van de D66-fractie lezen dat de Staatssecretaris schrijft dat er geen gedeeld beeld is tussen lidstaten over de eventuele afspraken over het ontwikkelen van grensoverschrijdend hogesnelheidsvervoer. Kan de Staatssecretaris hierover uitweiden? Wat zijn de verschillende beelden en denkrichtingen van de lidstaten? Hoe kijkt zij hier zelf naar?

In het voorstel van de Europese Commissie (EC) voor herziening van de TEN-T richtlijn is geen voorstel opgenomen over een hogesnelheidsinfrastructuur. Daarmee bestaat er op Europees niveau geen gemeenschappelijk, bindend, beeld van een Europees hogesnelheidsnetwerk en is het aan de individuele lidstaten om hogesnelheidsinfrastructuur aan te leggen en daarbij samen te werken met buurlanden voor het tot stand brengen van internationaal vervoer. In het internationale krachtenveld zijn er lidstaten met reeds uitgebreide hogesnelheidsinfrastructuur (zoals Frankrijk, Italië en Spanje) en lidstaten met een actieve agenda voor meer hogesnelheidsinfrastructuur (zoals Duitsland en Tsjechië). De intentieverklaring *Trans Europa Express* van mei 2021 toont de brede belangstelling aan om meer lange afstandstreindiensten te ontwikkelen die ook deels gebruik zullen maken van hogesnelheidsinfrastructuur. Zie ook het antwoord op vraag 18.

5. Voorts vragen de leden van de D66-fractie naar de status van de uitvoering van de motie van de leden Bouchallikh en Van Ginneken (Kamerstuk 29 984, nr. 962) om te komen tot een routekaart voor de A12-spoorcorridor. Ook willen deze leden graag weten wat de stand van zaken is van de beleidsagenda voor spoorgoederenvervoer waarbij het «Actieplan Leefbaar Spoor bij goederenvervoer» van deze leden betrokken zou worden. Wanneer kan de Kamer de beleidsagenda verwachten?

Er wordt gewerkt aan een Opgave, Afbakening en Omgeving (OAO) voor de corridor Utrecht-Arnhem-Duitse grens. Deze OAO-rapportage zal aan de landelijke OV en spoortafel worden besproken. Zoals aangegeven in het werkprogramma internationaal spoor 2022³ dat de Staatssecretaris 12 september jl. naar de Tweede Kamer heeft gezonden, zal vervolgens worden bekeken welke vervolgstappen worden gezet op deze corridor.

Voor het eind van het jaar zal de Staatssecretaris uw Kamer informeren over de beleidsagenda voor het spoorgoederenvervoer.

¹ Kamerstuk 21 501-33, nr. 868

² *Time Table Redesign* (TTR) is een innovatieproject van de Europese spoorwegsector om te komen tot een meer efficiënte cyclus van capaciteitsverdeling met genoeg zekerheden voor zowel lange termijn aanvragers voor capaciteit (zowel personenvervoer als goederenvervoer) en voldoende zekerheden voor korte termijn aanvragers (vaak spoorgoederenvervoer) voor capaciteit. TTR is werd door de transportministers ondersteund in de 2020 Berlijn verklaring.

³ Kamerstuk 29 984, nr. 994

6. De leden van de D66-fractie lezen dat in Duitsland een grotere behoefte is aan goederentreinen. Ziet de Staatssecretaris hierin aanleiding om in gesprek te gaan met de Duitse overheid en haar evenknie in Noordrijn-Westfalen over een eventuele versnelling van het Derde Spoor van de Betuwelijn?

Over de voortgang in de totstandkoming van het Derde spoor van de Betuwelijn heeft de Staatssecretaris regelmatig contact – laatst nog in september jl. – met de Duitse overheid. Onze Duitse partners doen hun best om de voortgang te bespoedigen, en moeten daarbij wettelijke procedures inacht nemen. Voor een spoedige voortgang zijn de aanstaande langdurige bouwwerkzaamheden in de periode november 2024 – mei 2026 van groot belang. De Staatssecretaris heeft uw Kamer daar reeds eerder over geïnformeerd.⁴ Voor het einde van dit kalenderjaar wordt uw Kamer geïnformeerd over de laatste stand van zaken in de voortgangsbrief over spoorgoederenvervoer.

7. De leden van de D66-fractie vragen of de Staatssecretaris een (cijfermatig) beeld heeft en monitort wat de huidige effecten zijn van de hoge energieprijzen op de modal shift. Vindt de Staatssecretaris dat de in Nederland bovengemiddeld hoge elektriciteitsprijs de Nederlandse spoorvervoerders benadeelt in de Europese concurrentie? Ziet zij daarin aanleiding hier wat aan te doen, bijvoorbeeld met de gebruiksvergoeding?

Op 6 oktober jl. heeft het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) in de publicatie «Recente ontwikkelingen en de gevolgen voor het goederenvervoer van, naar en door Nederland», geconcludeerd dat, aangezien alle modaliteiten te maken hebben met stijgende kosten en tariefstijgingen, het de vraag is of en in hoeverre de stijgende energieprijzen de onderlinge concurrentieverhoudingen beïnvloeden.⁵ Door de sterk gestegen elektriciteitsprijzen heeft het spoorgoederenvervoer relatief gezien het meeste last van de gestegen energieprijzen, zodra energiecontracten aflopen. De lucht-, binnenvaart, het weg- en spoorgoederenvervoer hanteren energieprijstoeslagen. De energieprijzen kunnen hierdoor deels worden doorberekend in de vervoerstarieven en voor een deel worden de prijsstijgingen gecompenseerd door accijnsverlaging.

Voor zover spoorwegondernemingen tot het midden- en kleinbedrijf behoren kan de nood enigszins gelenigd worden door de regeling die het kabinet voor het MKB heeft voorgesteld. De mate waarin een verlaging van de gebruiksvergoeding voor het spoor (verdere) compensatie kan bieden is beperkt. De gebruiksvergoeding ziet toe op de kosten voor het gebruik van het Nederlandse spoorwagennet. Het aandeel van energiekosten in de kostprijs van spoorvervoer is substantieel hoger dan de kosten van de gebruiksvergoeding die in rekening worden gebracht voor het gebruik van het spoor. Ik zal de economische ontwikkelingen en de effecten daarvan op het spoorgoederenvervoer blijven monitoren.

8. De leden van de GroenLinks-fractie lezen dat de Europese Commissie proefprojecten voor nieuwe internationale treindiensten uitvraagt onder de lidstaten en dat de Staatssecretaris actief met andere lidstaten en marktpartijen zal spreken over de projecten die Nederland kan ondersteunen. Deze leden willen weten welke proefprojecten Nederland overweegt en welke redenen zij hiervoor heeft. Deze leden willen ook weten welke

⁴ Kamerstuk 29 984, nr. 953

⁵ <https://www.kimnet.nl/publicaties/notities/2022/10/06/recente-ontwikkelingen-en-de-gevolgen-voor-het-goederenvervoer-van-naar-en-door-nederland>

projecten andere lidstaten op het oog hebben en of de Staatssecretaris hier samenwerkingsmogelijkheden ziet.

Alleen spoorvervoerders, infrastructuurbeheerders en aanbestedende autoriteiten kunnen aanvragen voor proefprojecten in dienen. Met diverse partijen zijn er contacten geweest over mogelijke aanvragen voor pilots. Het is aan de aanvragende partijen om bekend te maken dat ze een aanvraag voor een pilot project hebben gedaan. Bij de projectaanvragen is het van belang dat er overeenstemming is tussen de internationale partners over het aanvragen van een pilot project. Naar verwachting zal de Europese Commissie in januari 2023 bekendmaken welke projecten geselecteerd zijn.

9. De leden van de GroenLinks-fractie lezen dat wat betreft de herziening van de Trans-Europese Netwerken voor Transport (TEN-T) de Europese Commissie nog geen voorstel heeft opgenomen voor een gericht grensoverschrijdend hogesnelheidsnetwerk binnen de Europese Unie en dat de Nederlandse inzet is dat hogesnelheidsvervoer van belang is voor de gewenste *modal shift*. Is de Staatssecretaris bereid tijdens de Transportraad de urgentie van de ontwikkeling van een internationaal hogesnelheidsnetwerk te benadrukken in het kader van de dreigende klimaatcrisis? Kan de Staatssecretaris hierbij aankaarten dat nu een geschikt momentum bestaat voor de *modal shift*, omdat steeds meer gebruik wordt gemaakt van internationaal treinvervoer en dat het van belang is om deze ontwikkeling van extra ambitie te voorzien om zo een verschil te kunnen maken in de klimaatcrisis? Kan de Staatssecretaris in dit kader bij andere lidstaten de wens uitspreken dat Nederland zich wel wil inzetten om te komen tot aanvullende afspraken op Europees niveau?

Bij de informele bijeenkomst van EU-transportministers zal Nederland het belang van goede internationale verbindingen, inclusief hogesnelheidsverbindingen, benadrukken. Om een aantrekkelijk product voor de internationale treinreiziger te bieden zijn zowel reistijden als reisk frequenties van groot belang.

10. De leden van de GroenLinks-fractie lezen dat de Staatssecretaris de verbetering van internationale rail ticketing en de verkoop van railtickets door derde partijen als een prioriteit ziet. Gaat de Staatssecretaris er bij de Transportraad, conform de motie van het lid Bouchallikh c.s. (Kamerstuk 29 984, nr. 999), op aandringen dat er zo snel mogelijk, maar uiterlijk voor de aankomende zomer, een gebruiksvriendelijk Europees ticketingsysteem moet komen? Kan de Staatssecretaris het belang hiervan nogmaals benadrukken en hiervoor een uitvoeringsplan suggereren tussen de lidstaten?

Het verbeteren van de internationale *rail ticketing* is een prioriteit. Het is aan de Europese spoorwegsector om hier vorm aan te geven en te signaleren welke bottlenecks er bestaan. Parallel aan de sectorinitiatieven, zoals de *roadmap rail ticketing* van CER, zal de Europese Commissie een regelgevend raamwerk voorbereiden voor intermodale reisinformatie en ticketing. Nederland ondersteunt zowel de sectorinitiatieven als de ontwikkeling van een regelgevend kader en zal daarvoor ook nadrukkelijk aandacht vragen in de informele bijeenkomst van EU-transportministers. In het kader van de genoemde motie is de NS gevraagd om een impactanalyse op stellen over de *roadmap ticketing* CER voor de internationale treinreiziger van- en naar Nederland. Over de uitkomst van deze impactanalyse zal ik uw Kamer nader berichten.

11. Het lid van de BBB-fractie leest in de brief dat de lage waterstanden in de Rijn beperkend zijn voor de binnenvaartsector, met als gevolg dat de vraag naar energietreinen omhoog gaat. Nederland heeft een heel sterke binnenvaartsector. Hoe gaat Nederland ervoor zorgen dat de binnenvaart ook in de toekomst vitaal blijft en door de situatie van de lage waterstand(en) in het heden en mogelijk in de toekomst, niet geheel verdwijnt naar het spoor?

De droogte van 2022 heeft, net als in 2018, laten zien dat de verschuiving van binnenvaart naar spoor en weg beperkt plaatsvindt. Hier liggen verschillende oorzaken aan ten grondslag, zoals beschikbare capaciteit, langlopende contracten en/of gebrek aan materieel en personeel. Het zorgen voor betere bevaarbaarheid van de vaarwegen wanneer er minder water ons land binnenkomt vraagt om maatregelen die integraal moeten worden uitgewerkt met de andere rivierfuncties zoals hoogwaterbescherming en drinkwatervoorziening. Hiervoor werken het Rijk en medeoverheden samen in het programma Integraal Rivier Management.⁶ Tegelijkertijd ligt er ook een uitdaging voor de transportsector en de industrie om met hun logistieke processen en voorraadbeheer meer rekening te houden met het seizoensgebonden risico van extreem lage waterstanden. Een robuust goederenvervoersysteem waar alle modaliteiten aan bijdragen is in het geval van verstoringen zoals lage waterstanden van belang voor Nederland, voor Europa en voor de logistieke sector.

12. Het lid van de BBB-fractie leest ook dat er wordt voorgesteld om sneller over te schakelen naar de standaard spoorbreedte van 1.435 mm. Dit is doorgaans al de standaardbreedte in Nederland. Zijn er trajecten in Nederland waar nog andere spoorbreedtes zijn en, zo ja, hoe snel kunnen deze trajecten op de standaardbreedte van 1.435 mm worden omgezet?

Het gehele Nederlandse spoorwegnetwerk kent reeds een spoorbreedte van 1.435mm.

13. De leden van de VVD-fractie willen weten welke stappen er binnen de «modal shift;»-transitie in 2022 inmiddels zijn gezet. Welke vertragingen heeft de modal shift in 2022 opgelopen?

Om verladers en expediteurs te stimuleren bij goederentransporten te kiezen voor de binnenvaart en het spoor in plaats van het wegtransport is een *modal shift* subsidieregeling opgesteld. Ten behoeve van de notificatie is hiervoor in januari een conceptregeling aan de Europese Commissie gestuurd. In mei is deze regeling formeel geregistreerd voor notificatie. Deze regeling wacht nu nog op goedkeuring van de notificatie vanuit Brussel. De invoering van de regeling heeft daarmee vertraging opgelopen. De verwachting is wel dat deze goedkeuring op korte termijn wordt gegeven.

In de tussentijd is in september ten behoeve van de *modal shift* naar de binnenvaart een nieuwe aanbestedingsronde van vijf bargelijndiensten gestart. Naar verwachting kan deze nog dit jaar worden afgerond. Daarnaast is in januari 2022 een regeling specifieke uitkeringen havenvoorzieningen in werking getreden. Met deze regeling wordt in de binnenhavens op de goederencorridors de aanleg van voorzieningen ten behoeve van een *modal shift* van weg naar water ondersteund. Hierbij is

⁶ <https://www.deltaprogramma.nl/deltaprogramma/vraag-en-antwoord/wat-is-het-programma-integraal-riviermanagement>

in een eerste ronde in mei aan twee haveninitiatieven een subsidie toegezegd. Ook is er voor de ontwikkeling van binnenhavens op de goederenvervoercorridors succesvol een beroep gedaan op een bijdrage vanuit de Europese middelen. Binnen de Topsector Logistiek worden in het actieprogramma *Joint Corridors Offroad* verladers en vervoerders ondersteund in het realiseren van *modal shift*. Hierbij wordt ook gekeken naar de kansen om goederenstromen als afval en bulk te verplaatsen van de weg naar binnenvaart en spoor. Pilots met deze stromen gaan binnenkort van start.

Verder worden in de zogenoemde hands-on aanpak praktische oplossingen gezocht voor de door vervoerders en verladers ervaren knelpunten voor *modal shift*. Hierbij gaat het o.m. om knelpunten in wet- en regelgeving, administratieve procedures, marktstructuur en het toezicht. Medio november ontvangt uw Kamer een brief met een meer uitgebreide beschrijving van de stand van zaken van de *modal shift* aanpak.

14. De leden van de VVD-fractie vragen hoeveel kleine en middelgrote spoorwegondernemingen momenteel het risico lopen de spoormarkt te verlaten of zelfs failliet te gaan. Deze leden willen ook weten of Nederland al een of meer proefprojecten voor nieuwe internationale treindiensten heeft ingediend. Welke overwegingen hebben daarbij een rol gespeeld?

Bij beantwoording van deze vraag ga ik ervan uit dat wordt gevraagd om de gevolgen door prijsstijgingen van energie. Alle spoorwegondernemingen worden geconfronteerd met prijsstijgingen. Het stijgen van de energielasten voor elektriciteit, bijvoorbeeld na afloop van vaste contractperioden, is een extra risico voor de spoorsector. Bepalingen in privaatrechtelijke vervoerscontracten zijn leidend in hoeverre bedrijven in staat zijn de prijsstijgingen door te berekenen aan hun klanten. Besluit tot het verlaten van de markt of tot het aanvragen van faillissement zijn aan de aandeelhouders en/of het dagelijks bestuur van de onderneming. Op dit moment zijn er geen signalen dat spoorwegondernemingen vanwege de prijsstijgingen van energie het risico lopen de spoormarkt te verlaten of zelfs failliet te gaan, mede vanwege lopende energiecontracten.

Alleen spoorvervoerders, infrastructuurbeheerders en aanbestedende autoriteiten kunnen aanvragen voor proefprojecten in dienen. Met diverse partijen zijn er contacten geweest over mogelijke aanvragen voor pilots. Het is aan de aanvragende partijen om bekend te maken dat ze een aanvraag voor een pilot project hebben gedaan. Bij de projectaanvragen is het van belang dat er overeenstemming is tussen de internationale partners over het aanvragen van een pilot project. Naar verwachting zal de Europese Commissie in januari 2023 bekendmaken welke projecten geselecteerd zijn.

15. De leden van de VVD-fractie willen weten hoeveel geld er momenteel beschikbaar is binnen de programma's Connecting Europe Facility en het nabuurschapsbeleid.

Budget Connecting Europe Facility 2021–2027 in Euro's:

Transportsector	25,8 miljard ¹
Energiesector	5,8 miljard
Digitale sector	2,1 miljard
Totaal	33,7 miljard

¹ inclusief technische assistentie, evaluatie en bijdrage aan het EU halfgeleiders initiatief

Van de circa 25,8 miljard voor de transportsector is 12,9 miljard gereserveerd voor cohesielanden en komt 1,7 miljard ten goede aan militaire mobiliteit.

Van de resterende 11,2 miljard waar Nederland een beroep op kan doen door het indienen van projectvoorstellen wordt 60% (6,7 miljard) gebruikt voor het oplossen van knelpunten en toevoegen van ontbrekende infrastructuur voor alle modaliteiten en 40% (4,5 miljard) om het netwerk te moderniseren. Tot de laatste categorie horen onder meer de uitrol van ERTMS, SESAR en emissievrije brandstoffen en e-laadinfrastructuur.

Van de 6,7 miljard voor voltooiing van het netwerk gaat een flink deel naar een beperkt aantal majeure projecten als Rail Baltica, Seine-Nord en de Brenner Base Tunnel. 70% van dit bedrag wordt toegekend in de periode 2021–2023 en 30% in 2024–2025. Momenteel wordt met de lidstaten besproken die 30% alsnog toe te voegen aan de periode 2021–2023, wat zou betekenen dat na 2023 geen nieuwe calls meer zullen worden uitgeschreven voor deze doelstelling.

In de call 2021 is 1,9 miljard toegekend aan projecten ter voltooiing van het netwerk, waardoor voor deze doelstelling nu nog 4,8 miljard beschikbaar is. Voor modernisering is dit respectievelijk 1 miljard en 3,5 miljard.

Er is onder de geografische pijler van het EU Instrument voor nabuurschapsbeleid, ontwikkeling en internationale samenwerking (NDICI), ten minste EUR 19,323 miljard beschikbaar voor het nabuurschap. Daarnaast kunnen landen uit de nabuurschapsregio binnen het NDICI aanspraak maken uit middelen uit de thematische pilaar, middelen voor acties voor snelle respons, als ook middelen uit de buffer voor nieuwe uitdagingen en prioriteiten.

16. De leden van de VVD-fractie vragen waarom het acht jaar duurt, voordat reizigers worden voorzien van deur-tot-deurinformatie en tarieven voor hun reis, waardoor dit pas in 2030 het geval is. Deze leden vragen waarom een voorstel op dit moment uitblijft voor het van deur tot deur voorzien van reizigers met informatie en tarieven voor hun reis. Wat is de reden dat de spoorwegsector nog niet zelf met een Europa-breed ticketing-systeem komt? De leden van de VVD-fractie willen weten of de Staatssecretaris een initiatief verwacht van de Europese Commissie op het gebied van gegevenstoegang en data delen binnen de spoorsector.

Langs verschillende lijnen wordt gewerkt om de ticketing voor internationale treinreizigers te verbeteren. Het is aan de spoorvervoerders om een ticketing systeem aan te bieden en om daarbij samen te werken met andere vervoerders. De Staatssecretaris is daarom blij dat de *Community of European Railway and Infrastructure Companies* (CER) in september 2021 het initiatief heeft genomen voor een *roadmap ticketing*⁷ om concreet te benoemen wat nodig is om het voor de reiziger makkelijker te maken internationale tickets te boeken. De Staatssecretaris heeft NS gevraagd wat dit nu concreet betekent voor de reiziger van en naar Nederland en zal de Staatssecretaris pogen uw Kamer daarover voor aanvang van het Commissiedebat Spoor d.d. 1 november a.s. te informeren, zoals toegezegd.⁸ Op grond daarvan is ook beter in te schatten wat

⁷ <https://cer.be/publications/latest-publications/cer-ticketing-roadmap>

⁸ Cf. toezegging tijdens Commissiedebat spoor d.d. 15 september 2022 (Kamerstuk 29 984, nr. 1004).

een haalbaar tijdspad is voor de NS. In 2023 zal de Europese Commissie mogelijk met een regelgevend voorstel komen voor intermodale reisinformatie en ticketing. Beide trajecten zijn belangrijk om de verbeteringen tot stand te brengen en Nederland zal ook het belang hiervan blijven benadrukken, in de Transportraad en richting de sector.

17. De leden van de VVD-fractie vragen welke visie de Staatssecretaris op de fundamentele problemen die het rapport van Van de Camp signaleert, namelijk dat de actoren in het spoor (spoorbeheerders, spoorwegmaatschappijen) nog sterk nationaal gericht zijn en dat dit de internationale samenwerking belemmert.

In haar brief van 9 mei 2022⁹ en 8 juni 2022¹⁰ heeft de Staatssecretaris haar reactie gegeven op het eindverslag van de heer Van de Camp als Nederlands ambassadeur voor het Europees jaar van het spoor in 2021. De Staatssecretaris ondersteunt de visie van de heer Van de Camp dat de actoren in de spoorwegsector nog sterk nationaal gericht zijn en dat dit de ontwikkeling van het internationale spoorverkeer belemmert. Daarom is het van belang de samenwerking tussen deze actoren op Europees niveau te bevorderen zoals bijvoorbeeld gebeurd in het kader van de spoorgoederencorridors en in innovatieprojecten zoals *Time Table Redesign* en Eurolink op het gebied van capaciteitsmanagement.

18. De leden van de VVD-fractie vragen hoe het krachtenveld er uitziet wat betreft ontwikkeling van hogesnelheidsinfrastructuur. In hoeverre staat Nederland alleen in het pleidooi voor meer internationale samenwerking op dit punt?

De ontwikkeling van hogesnelheidsinfrastructuur is een bevoegdheid van de individuele lidstaten. Nederland pleit bij het ontwikkelen van internationale diensten voor personenvervoer zowel hogesnelheidsinfrastructuur als conventionele infrastructuur in beschouwing te nemen en projecten te stimuleren die een Europese frequente dienstregeling tussen grotere stations bevorderen. Een voorbeeld van een dergelijk project is het project Eurolink waar ProRail actief aan deelneemt. Doel van dit project is frequente verbindingen met aantrekkelijke reistijden te ontwerpen tussen stedelijke centra en daarbij gebruik te maken van zowel hogesnelheids- als conventionele infrastructuur. De geografische positie van Nederland in Noordwest Europa maakt dat Nederland vaak land van herkomst of bestemming is van een internationale reis en daarmee minder doorgaande reizigers aantrekt dan netwerken met een grotere transit functie.

In het internationale krachtenveld zijn er lidstaten met reeds uitgebreide hogesnelheidsinfrastructuur (zoals Frankrijk, Italië en Spanje) en lidstaten met een actieve agenda voor meer hogesnelheidsinfrastructuur (zoals Duitsland en Tsjechië). De intentieverklaring Trans Europa Expres van mei 2021 toont de brede belangstelling aan om meer lange afstandstreindiensten te ontwikkelen die ook deels gebruik zullen maken van hogesnelheidsinfrastructuur.

Solidariteitscorridors

19. De leden van de D66-fractie spreken hun steun uit voor de voorstellen van de Europese Commissie inzake de solidariteitscorridors en steun voor Oekraïne. Deze leden merken op dat

⁹ Kamerstuk 21 501-33, nr. 926

¹⁰ Kamerstuk 29 984, nr. 985

Nederland, maar ook de EU als geheel, achterloopt in het verlenen van financiële, humanitaire en militaire steun aan Oekraïne – in vergelijking met de Verenigde Staten. Welke extra stappen kan de Staatssecretaris zetten binnen haar eigen portefeuille om Oekraïne verder te ondersteunen? Welke kennis en kunde kan zij nog ter beschikking stellen aan Oekraïne? Hoe is de Nederlandse spoor- en mobiliteitssector betrokken bij (de ondersteuning van) het herstellen en in stand houden van de Oekraïense (spoor)infrastructuur?

Op 12 mei jl. heeft de Europese Commissie een mededeling gepresenteerd, getiteld «*An action plan for EU-Ukraine Solidarity Lanes*».¹¹ Het actieplan is het antwoord van de EC op de blokkades van de Zwarte zee en de zoektocht naar betere transportverbindingen over land en binnenwateren en snellere grenscontroleprocedures tussen Oekraïne/Moldavië en de Europese Unie. Op 27 juli werd het *Black Sea Grain initiative* ondertekend, sindsdien kan een aanzienlijk deel van de graanexporten weer via de Zwarte Zee worden vervoerd. Maar vervoer via de solidariteitscorridors zal noodzakelijk blijven zolang transport via de Zwarte zee niet volledig is hersteld. In de maand september ging ongeveer 40% van de graanexporten via de solidariteitscorridors en 60% via de Zwarte Zee. Ook zijn de solidariteitscorridors van belang voor het vervoer van onder andere strategische en hulpgoederen Oekraïne in. Daarvoor biedt de graandeal geen oplossing. Als bijdrage aan het initiatief van de Commissie werkt Nederland aan een *quick scan* studie om meer inzicht te krijgen in de mogelijkheden van Nederlandse bedrijven bij de graanuitvoer per spoor. Met deze studie brengen we de knelpunten in kaart en voeren gesprekken met Nederlandse bedrijven over wat zij kunnen betekenen voor de solidariteitscorridors. Voor de Commissie zal deze studie een welkome bijdrage zijn aan de discussie hoe de verbindingen te verbeteren. De Staatssecretaris vindt het wenselijk dat de verdere uitrol van de solidariteitscorridors in gecoördineerd verband vanuit de Commissie plaatsvindt, aangezien meerdere lidstaten zijn betrokken bij de aanpak van de knelpunten voor het ontwikkelen van de corridors. De quickscan die ik momenteel uitvoer, evenals de gesprekken met het Nederlandse bedrijfsleven, moeten ervoor zorgen dat Nederland haar bijdrage kan leveren aan de totstandkoming van de corridors. Daarbij is het van belang om zowel te kijken naar de technische mogelijkheden en *bottlenecks* bij het ontwikkelen van deze solidariteitscorridors als naar de economische levensvatbaarheid en risicoverdeling bij dergelijke diensten.

20. Het lid van de BBB-fractie vraagt of er door de recente vijandigheden door Rusland, waarmee het land bombardementen op Oekraïne heeft geïntensiveerd, een risico ontstaan is voor de solidariteitscorridors. Dit lid leest dat de verlenging van TEN-T-verbindingen naar Rusland en Belarus (terecht) een lagere prioriteit heeft gekregen. Wat betekent een «lagere prioriteit»? Wordt er nog wel gewerkt aan verbindingen naar Rusland en Belarus, maar minder intensief dan voorheen of wordt het in zijn geheel stopgezet?

De solidariteitscorridors betreffen de verbindingen vanuit Oekraïne over spoor, weg en via de binnenwateren. Goederen komen via de zogenoemde frontline staten (Polen, Hongarije, Slowakije en Roemenië) de Unie binnen en worden van daaruit verder getransporteerd binnen de EU en eventueel via zeehavens naar andere continenten. Op dit moment zijn er geen aanwijzingen dat de intensivering van Russische bombarde-

¹¹ COM(2022) 217

menten directe gevolgen hebben voor de solidariteitscorridors op het grondgebied van Oekraïne.

In de Mededeling over de verlenging van het TEN-T netwerk naar naburige derde landen is een toelichting gegeven op de wijze waarop het TEN-T beleid wordt ingezet in de samenwerking met naburige derde landen.¹² U bent daarover doormiddel van het gebruikelijke BNC-fiche geïnformeerd op 18 januari 2020¹³. In overeenstemming met artikel 8 van de TEN-T verordening uit 2013 zijn in bijlage III indicatieve kaarten opgenomen van nabuurlanden: de landen van de Europese Economische Ruimte (EEA) en de Europese Vrije Handelszone (EFTA), landen in de westelijke Balkan, landen van het Oostelijk Partnerschap en Turkije. Het indicatieve netwerk van verbindingen geeft de EU de mogelijkheid om gericht samen te werken en financiële steun te bieden. De EC stelt voor de indicatieve kaarten van Rusland en Wit-Rusland te verwijderen uit de TEN-T verordening. Ook worden de kernnetwerk-verbindingen met deze landen, in de omringende EU-landen, afgewaardeerd naar uitgebreid netwerk. Consequentie van deze keuze is dat de samenwerking met Rusland en Wit-Rusland komt stil te liggen. Ook zijn er minder mogelijkheden voor Europese subsidies op de verbindingen met deze landen.

Trans-Europese Transportnetwerken (TEN-T)

21. De leden van de D66-fractie vragen de Staatssecretaris of zij een beeld heeft van de Nederlandse gemeenten die niet op de lijst wens te staan van stedelijke knooppunten. Zijn er gemeenten die deze wens hebben uitgesproken en, zo ja, waarom?

Er zijn bij het kabinet geen gemeenten bekend die die wens uitgesproken hebben.

22. Voorts wijzen de leden van de D66-fractie de Staatssecretaris erop dat zij bijzonder hechten aan een tijdige informatievoorziening met betrekking tot het TEN-T-dossier, in het bijzonder de uitvoeringstoets van ProRail die de Staatssecretaris heeft toegezegd aan de vaste commissie.

Ook ik hecht aan een tijdige informatievoorziening over het TEN-T dossier. De Staatssecretaris heeft uw Kamer de uitvoeringstoets van ProRail aangeboden bij de brief van 16 september jl¹⁴. Zoals toegezegd ontvangt uw Kamer uiterlijk begin november mijn appreciatie van de uitvoeringstoets van ProRail.

23. Het lid van de BBB-fractie leest in de brief dat Nederland de wens heeft om de Lelylijn op te nemen in het TEN-T-netwerk. Dit lid dacht dat de Lelylijn bedoeld was als verbinding en ontsluiting van het noorden van Nederland met de rest van het land, maar krijgt nu de indruk dat het vooral voor grensoverschrijdende wensen en doeleinden dient. Kan de Staatssecretaris precies uitleggen waarom dit de wens van Nederland is, wat de toegevoegde waarde is van een trans-Europees spoornetwerk voor de inwoners van Noord-Nederland en hoe zij profijt zullen hebben van dit TEN-T-netwerk?

Opname van de Lelylijn in het TEN-T netwerk betekent niet dat daarmee de nationale doelstellingen voor de aanleg van de Lelylijn naar de

¹² COM(2021) 820

¹³ Kamerstuk 22 112, nr. 3321

¹⁴ Kamerstuk 29 984, nr. 994

achtergrond zijn geschoven. Zoals vermeld in het coalitieakkoord (Bijlage bij Kamerstuk 35 78, nr. 77) wordt op dit moment uitgewerkt hoe de Lelylijn, in het kader van het Deltaplan voor het Noorden, kan bijdragen aan versterking van de economie van het Noorden, de ontsluiting van nieuw te ontwikkelen woningbouwgebieden en betere internationale treinverbindingen met het noorden van Duitsland. Aansluiting van de Lelylijn op de bestaande Wunderline geeft een nieuwe impuls aan de verbetering met de verbinding naar Noord-Duitsland. Zonder opname in het TEN-T netwerk zou de aanleg van de Lelylijn bovendien geen aanspraak kunnen maken op mogelijke Europese co-financiering.

24. De leden van de VVD-fractie hebben behoefte aan een verduidelijking van de inzet van Nederland voor Trans Europese Netwerken voor Transport (TEN-T). Welke concrete verbindingen wil de Staatssecretaris in het TEN-T-netwerk? Wat was de reactie van de Europese Commissie op de Lelylijn? Tot welke locatie (Scandinavië of Noord-Duitsland) heeft de Staatssecretaris deze aangemeld?

Begin juli 2022 is de Europese Commissie door Nederland schriftelijk verzocht de Lelylijn op te nemen in het TEN-T netwerk. Het aangemelde traject loopt tot Groningen, vanaf Groningen is er aansluiting op de route naar Noord-Duitsland via de Wunderline. De eerste reactie van de Europese Commissie is dat men bereid is de Lelylijn op te nemen in het uitgebreide netwerk van de TEN-T en in mijn gesprek op 13 september 2022 met de Duitse Staatssecretaris Theurer heb ik ook aandacht gevraagd voor de Lelylijn. Over mijn verdere inzet voor de herziening van de TEN-T verordening wordt u binnenkort geïnformeerd gezamenlijk met de appreciatie van de uitvoeringstoets van ProRail.

25. De leden van de VVD-fractie lezen dat de Europese Commissie door Nederland, zowel mondeling als schriftelijk, is geïnformeerd over de Nederlandse wens over opname van de Lelylijn in het TEN-T-netwerk. Kan de Staatssecretaris de schriftelijke informatie doen toekomen aan de Kamer?

Begin juli 2022 is de Europese Commissie door Nederland schriftelijk verzocht de Lelylijn op te nemen in het TEN-T netwerk. De brief van 4 juli jl. van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan de Europese Commissie over opname van de Lelylijn in het TEN-T netwerk is toegevoegd aan de huidige Kamerbrief.

Stedelijke knooppunten

26. Het lid van de BBB-fractie leest dat Nederland daarnaast terecht vragen stelt over de gemeentelijke autonomie in relatie tot de voorstellen voor stedelijke knooppunten. Verbindingen bevinden zich niet alleen in en rondom steden. In hoeverre krijgen de andere gemeenten die te maken hebben/krijgen met de doelstellingen, maar die niet onder de ambities vallen voor stedelijke knooppunten inspraak en hoe gaat voorkomen worden dat de wensen en belangen van de steden zwaarder gaan meewegen dan de wensen en belangen van andere gemeenten die ermee te maken krijgen?

Steden die een stedelijk knooppunt zijn op het Trans-Europese Netwerk voor Transport moeten een *Sustainable Urban Mobility Plan* (SUMP) of een vergelijkbaar (regionaal) mobiliteitsplan indienen. Dit soort plannen moeten voldoen aan bepaalde vereisten. De plannen van stedelijke knooppunten moeten betrekking hebben op het gehele functioneel

stedelijk gebied, oftewel de stad en een gebied om de stad dat tot het stedelijk gebied te rekenen valt, bijvoorbeeld omdat er in dat gebied veel woon-werkverkeer plaats vindt van en naar het stedelijk knooppunt. Het is een vereiste dat de aangemerkte stedelijke knooppunten in samenspraak met de relevante lokale autoriteiten een plan opstellen of vergelijkbare (regionale) plannen indienen voor het betreffende gebied. Op die manier krijgen gemeenten die niet expliciet zijn aangemerkt als stedelijk knooppunt maar wel onderdeel zijn van het functionele stedelijke gebied inspraak.

27. De leden van de VVD-fractie willen weten wat de Staatssecretaris ervan vindt dat in EU-regelgeving een specifieke planfiguur (Sustainable Urban Mobility Plans) voor lokale overheden verplicht wordt gesteld.

Met het huidige voorstel treedt de commissie in het beleid rondom stedelijke mobiliteit. Dit voorstel draagt bij aan het behalen van de Europese klimaatdoelstellingen. Het kabinet benadrukt daarbij dat gemeentelijke autonomie en beleidsvrijheid voor Nederland een belangrijk beginsel zijn. Dit is ook een geluid dat mijn departement van gemeenten en leden van uw Kamer hoort. Nederland vraagt daarom, samen met andere lidstaten, aandacht dat de (administratieve) last die het opstellen van dergelijke SUMP's met zich meebrengt in verhouding staan tot het doel dat het dient. Op dit moment lijkt er breed draagvlak te zijn om reeds bestaande mobiliteitsplannen, zoals opgesteld in vervoersregio's of als Regionale Mobiliteitsplannen, om te kunnen zetten naar SUMP's.

Lucht- en scheepvaart

28. De leden van de VVD-fractie lezen dat de Staatssecretaris zich in de Transportraad op 2 en 3 juni (Kamerstuk 21 501-33, nr. 937) niet heeft ingezet om als gevolg van klimaatregels van de Europese Unie (EU) oneerlijke concurrentie van lucht- en zeehavens aan de randen van de EU te voorkomen. Deze leden willen weten of de Minister zich in de informele Transportraad op 20 en 21 oktober alsnog hiervoor wil inzetten. Deze leden willen ook weten wat de Europese Commissie onderneemt om, als gevolg van EU-klimaatregels, oneerlijke concurrentie van lucht- en zeehavens aan de randen van EU te voorkomen. Deze leden willen hierbij specifiek weten welke onderhandelingen er gaande zijn over bilaterale verdragen.

Er zijn op dit moment geen onderhandelingen over bilaterale luchtvaartverdragen in voorbereiding met landen aan de randen van de EU. Daarbij geeft het kabinet er de voorkeur aan om afspraken te maken over oneerlijke concurrentie als gevolg van EU klimaatregels op Europees niveau. De mogelijkheden om dergelijke afspraken te maken zijn echter zeer beperkt, zeker wanneer er met betreffend derde land al een EU breed luchtvaartverdrag is. De Europese Commissie had onderhandelingsmandaten om met Turkije en de V.A.E. EU luchtvaartverdragen uit te onderhandelen. Echter, de onderhandelingen met Turkije zijn gestaakt en de V.A.E. heeft aangegeven geen interesse te hebben in een EU luchtvaartverdrag.

Op dit moment wordt in Brussel wel gesproken over het verlenen van nieuwe onderhandelingsmandaten om EU luchtvaartverdragen af te sluiten met Colombia, India en Korea. Daarbij vraagt Nederland aandacht voor mogelijke oneerlijke concurrentie voor de Europese luchtvaart als

gevolg van EU klimaatregels en vraagt de Europese Commissie om dit mee te nemen in de onderhandelingsmandaten.

Wat betreft het voorkomen van een oneerlijk speelveld voor Europese (bunker)havens als gevolg van het FF55 pakket en het afsluiten van bilaterale verdragen tussen de EU en de meest relevante landen, vraagt Nederland bij de Europese Commissie aandacht om te verkennen hoe dit het beste vorm kan worden gegeven. Verder kan de Minister uw Kamer melden dat in de algemene oriëntaties van de Raad voor onder andere de uitbreiding van EU-ETS een aantal wijzigingen zijn overeengekomen welke specifiek gericht zijn op het tegengaan van uitwijkgedrag naar niet-EU havens.

29. De leden van de VVD-fractie lezen dat tijdens de onderhandelingen voor de gezamenlijke verklaring de Minister zich ervoor heeft uitgesproken om een hogere bijmengverplichting van biobrandstoffen voor luchthavens in te voeren. Deze leden willen weten of de Minister zich er ook voor wil inzetten om een hogere bijmengverplichting van biobrandstoffen voor luchthavens aan de randen van de EU in te voeren. Deze leden willen ook weten in hoeverre de landen in de EU en de landen aan de randen van de EU een CO₂-plafond voor luchthavens gaan invoeren.

Tijdens de *ReFuelEU Aviation*¹⁵ onderhandelingen heeft Nederland zich ingezet voor een hogere bijmengverplichting van duurzame brandstoffen. Dit is in lijn met de nationale doelstellingen waarbij voor 2030 een bijmenging van 14% wordt nagestreefd, in 2050 is het doel 100% van het totale brandstofverbruik. Tijdens deze onderhandelingen heeft het kabinet de Europese Commissie opgeroepen een rol te spelen in het betrekken en stimuleren van omliggende landen om de Europese doelstellingen te volgen. Daarnaast zet het kabinet zich mondiaal in voor ambitieuze klimaat afspraken, zo ook tijdens de recente Algemene Vergadering van ICAO waarover u voor het herfstreces nog geïnformeerd zult worden.

Voor zover bekend is het Nederlandse voornemen om een CO₂-plafond voor de luchtvaart in te voeren uniek. Naar verwachting zal het kabinet in het eerste kwartaal van 2023 een principebesluit nemen over de invoering en vormgeving van een CO₂-plafond. Uitgaande van een positief besluit, is de intentie om in de komende jaren, op basis van de analyses die nu afgerond worden, andere landen en de Europese Commissie te enthousiasmeren voor dit concept.

30. De leden van de VVD-fractie hebben gezien dat vlieg- en rusttijden in de EU strenger zijn dan vlieg- en rusttijden in Qatar. Deze leden willen weten of de Minister zich ook wil inzetten om strengere vlieg- en rusttijden aan de randen van de EU in te voeren.

Europese regels voor arbeids- en rusttijden kunnen niet zomaar eenzijdig aan een ander land worden opgelegd. Voor het overnemen van deze regels zijn Europese onderhandelingen nodig. Zoals bij vraag 3 is aangegeven wordt er momenteel niet gesproken over mandaten om onderhandelingen te starten met landen aan de randen van de EU. Er zijn wel gesprekken over het verlenen van onderhandelingsmandaten om EU luchtvaartverdragen af te sluiten met Colombia, India en Korea. Daarbij zal door Nederland ook aandacht gevraagd worden voor arbeidsomstandigheden, waaronder de werk- en rusttijden.

¹⁵ COM(2021) 561