

Vergaderjaar 2022–2023

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 980**

**BRIEF VAN DE MINISTER EN STAATSSECRETARIS VAN INFRA-  
STRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 november 2022

Hierbij ontvangt u de geannoteerde agenda van de Transportraad van 5 december 2022 die plaatsvindt in Brussel. De inhoud van deze geannoteerde agenda geeft de meest recente stand van zaken weer, omdat er nog geen officiële agenda is voor deze Transportraad. Het kabinet is voornemens aan de Transportraad deel te nemen. Mocht de agenda op belangrijke punten veranderen, dan wordt u hierover geïnformeerd tijdens het commissiedebat van 23 november.

Daarnaast ontvangt u in de bijlage de eindrapportage van de quick scan studie (*Exploration Netherlands contribution to rail solidarity lanes Ukraine*) naar hoe de Nederlandse transportsector, met een nadruk op vervoer via spoor, verder kan bijdragen aan de export van agrarische producten vanuit Oekraïne.

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

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
V.L.W.A. Heijnen

## **I. Geannoteerde agenda**

Op de agenda van de Transportraad op 5 december a.s. staan naar verwachting beleidsdiscussies over twee onderwerpen. Ten eerste zal het voorzitterschap naar verwachting de herziening van Trans-Europese Transportnetwerken (TEN-T) voorleggen voor een algemene oriëntatie. Daarnaast zullen conclusies met betrekking tot het Commissievoorstel over het toekomstbestendig maken van de binnenvaart (NAIADES III) besproken worden.

### **Trans-Europese Transportnetwerken (TEN-T)**

#### Inhoud

Naar verwachting zal het voorzitterschap het voorstel van de Europese Commissie (hierna: Commissie) voor de herziening van de TEN-T verordening aan de Transportraad voorleggen voor een algemene oriëntatie. Op 27 juli jl. is de Commissie naar aanleiding van de oorlog in Oekraïne gekomen met een aanpassing van het eigen voorstel<sup>1</sup>. Uw Kamer is daarover geïnformeerd.<sup>2</sup> In de wijziging van het eigen voorstel pleit de Commissie ervoor om een viertal Europese TEN-T transportcorridors te verlengen naar Oekraïne en Moldavië, terwijl verbindingen met Rusland en Belarus nu een lagere prioriteit krijgen. Verder wordt voorgesteld om de spoorverbindingen binnen de EU te verbeteren door sneller om te schakelen naar de EU-brede standaard spoorbreedte van 1.435 mm.

#### Inzet Nederland

Op 11 februari jl. bent u via het BNC-fiche geïnformeerd over dit voorstel en over de Nederlandse positie ten aanzien van het voorstel.<sup>3</sup> Het kabinet oordeelt kritisch positief over het voorstel. Tegelijk is het kabinet op onderdelen van het voorstel kritisch zoals sommige technische eisen voor het spoor, bijvoorbeeld de mogelijkheid tot het faciliteren van 740 meter lange goederentreinen en de minimale aslast van 22,5 ton aan het gehele TEN-T netwerk. Daarnaast is het kabinet van mening dat gemeentelijke autonomie een belangrijk uitgangspunt dient te zijn daar waar het gaat over het opstellen van Sustainable Urban Mobility Plans. Naar aanleiding van de uitvoerbaarheidstoets van Rijkswaterstaat<sup>4</sup> en die van ProRail<sup>5</sup> heb ik uw Kamer geïnformeerd over de uitkomsten hiervan en de betekenis van deze uitkomsten voor de Nederlandse inzet.

#### Indicatie krachtenveld

Over het algemeen zijn lidstaten kritisch positief over de ambitieuze inzet van de Commissie, maar een groot aantal van hen maakt zich zorgen over de financiële haalbaarheid van de voorstellen. Om die reden is, mede op verzoek van Nederland, in het voorstel een derogatiebepaling opgenomen zodat lidstaten vrijstelling kunnen vragen, bijvoorbeeld bij een onhaalbare kosten-batenanalyse. Ook is de realisatie van het netwerk afhankelijk gemaakt van de financiële haalbaarheid in lidstaten. Nederland zal tijdens de Transportraad wijzen op de financiële implicaties van dit dossier: het belang van TEN-T staat niet ter discussie, maar tegelijkertijd moet wel de

<sup>1</sup> COM (2022) 384.

<sup>2</sup> Kamerstuk 21 501-33, nr. 965.

<sup>3</sup> Kamerstuk 22 112, nr. 3321.

<sup>4</sup> Uitvoerbaarheidstoets Rijkswaterstaat: Kamerstuk 22 112, nr. 3524.

<sup>5</sup> Uitvoerbaarheidstoets ProRail: Kamerstuk 22 112, nr. 3532.

financiële haalbaarheid van de noodzakelijke investeringen steeds in ogenschouw worden genomen.

Wat betreft de spoorverplichtingen voor het TEN-T netwerk is nu al duidelijk dat lidstaten de eisen voor het uitgebreid TEN-T netwerk minder sterk hebben gemaakt. Voor trajecten op het uitgebreid netwerk die hoofdzakelijk voor personenvervoer worden gebruikt, zullen de eisen over het mogelijk maken van 740 meter goederentreinen en over de aslast van 22,5 ton komen te vervallen. De Raad zal naar verwachting de implementatie van de *European Railway Traffic Management System* (ERTMS)-verplichting op het uitgebreide TEN-T netwerk van 2040 (voorstel Commissie) weer naar 2050 verschuiven, conform de huidige TEN-T verordening uit 2013.

Nederland heeft met succes ingezet op het niet verder verzwaren van de technische vereisten voor vaarwegen. Veel lidstaten, waaronder Nederland, hebben vraagtekens bij het voorstel om de referentiewaterniveaus vast te laten stellen door de Commissie met uitvoeringshandelingen en willen dat deze bevoegdheid blijft bij de lidstaten. Het voorstel van de Commissie haalt het mogelijk niet, maar het is nodig dat het kabinet zich hiervoor samen met eensgezinde lidstaten blijft inzetten in onderhandelingen in Brussel. Ten aanzien van verplichtingen voor milieuprestaties van schepen (m.n. ontgassingsinstallaties in elke TEN-T haven) is de harde realisatieplicht per haven nu uit het voorstel geschrapt. Dit past beter in het nationale beleid om het aan de markt over te laten waar de ontgassingsinstallaties het beste aangelegd zouden moeten worden.

Veel lidstaten hebben vragen gesteld over de gemeentelijke autonomie in relatie tot de voorstellen voor stedelijke knooppunten. Ondertussen is duidelijk dat gemeenten die dat niet willen, van de lijst verwijderd kunnen worden. In de compromisteksten is bovendien opgenomen dat de bestaande regionale mobiliteitsplannen, zoals opgesteld in vervoersregio's, kunnen worden omgezet naar duurzame stedelijke mobiliteitsplannen (SUMP's). Dat beperkt de administratieve last. De implementatiedatum van de SUMP's is bovendien verschoven van 2025 naar 2027.

Voorts heeft Nederland er met succes voor gepleit de verduurzaming van het transportnetwerk kracht bij te zetten door thema's als klimaatadaptatie en actieve mobiliteit prominenter in de verordening op te nemen.

De wensen van het kabinet ten aanzien van het kaartmateriaal van het TEN-T netwerk, zoals beschreven in de appreciatie op de uitvoerbaarheidstoetsen van Rijkswaterstaat en ProRail, zijn gedeeld met de Commissie en het voorzitterschap. Het is de verwachting dat de wensen in hoge mate zullen worden gehonoreerd; we zullen daarvoor tot op het laatste moment in de onderhandelingen de vinger aan de pols houden.

### **Het toekomstbestendig maken van de binnenvaart (Naiades III)**

#### Inhoud

In 2006 heeft de Commissie voor het eerst een beleidsplan voor de binnenvaart gemaakt: Naiades. Inmiddels zijn we bij de derde versie<sup>6</sup>. Het gaat om een mededeling die de vorm heeft van een actieplan. Op 3 september 2021 bent u via een BNC-fiche nader geïnformeerd over dit

<sup>6</sup> [https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/inland-waterways/promotion-inland-waterway-transport/naiades-iii-action-plan\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/inland-waterways/promotion-inland-waterway-transport/naiades-iii-action-plan_en).

voorstel en over de Nederlandse positie ten aanzien van het voorstel<sup>7</sup>. Het doel van de mededeling is tweeledig: modal shift van weg naar de binnenvaart en vergroening van de vloot. Er worden 35 acties geschetst die zijn onderverdeeld in acht thema's. Het gaat dan om hulp aan waterwegbeheerders om tegen 31 december 2030 een hoog niveau van dienstverlening langs de binnenvaartcorridors van de EU te garanderen, het actualiseren van het EU-rechtskader voor intermodaal vervoer om binnenvaart te stimuleren, het versnellen van certificeringsprocedures voor innovatieve en emissiearme schepen, het garanderen dat bij investeringen in de binnenvaart rekening wordt gehouden met klimaat- en milieudoelstellingen, het ontwikkelen van binnenhavens als multimodale knooppunten voor de alternatieve brandstoffeninfrastructuur, het maken van een routekaart voor de digitalisering en automatisering van de binnenvaart, het realiseren van slimme en flexibele EU-bemanningsregels en het ondersteunen van de sector en lidstaten bij de transitie naar emissievrije schepen. De Raadsconclusies omvatten geen nieuwe informatie en volgen de acties genoemd in de mededeling Naiades III.

#### Inzet Nederland

Omdat de binnenvaart in de EU voor meer dan de helft gevormd wordt door Nederlandse ondernemers en schepen zijn de Raadsconclusies en acties meer dan welkom. Nederland blijft zich inzetten voor de realisatie van een fonds voor de financiering van de vergroening (actiepunt 33). Uit het grootschalige onderzoek dat de Centrale Commissie voor de Rijnvaart heeft gedaan blijkt dat het financieringstekort voor de Europese binnenvaart tussen de 5 en 10 miljard euro bedraagt.

#### Indicatie krachtenveld

Enkele lidstaten zonder binnenvaart zien de noodzaak van financiële middelen bij dit actieplan niet. De binnenvaartlanden ondersteunen Naiades III allemaal.

#### **Diversen**

Naar verwachting zal het Tsjechisch voorzitterschap de laatste stand van zaken presenteren van de onderhandelingen met betrekking tot de volgende wetgevende voorstellen: het gemeenschappelijke Europese luchtruim<sup>8</sup> (*Single European Sky 2+*); het mondiale systeem voor compensatie en reductie van CO<sub>2</sub>-emissies van de internationale luchtvaart<sup>9</sup> (CORSIA<sup>10</sup>); bijmengverplichting van duurzame luchtvaartbrandstoffen<sup>11</sup> (ReFuelEU luchtvaart); alternatieve laad- en tankinfrastructuur<sup>12</sup>; intelligente transportsystemen<sup>13</sup> (ITS); hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de zeevaart<sup>14</sup> (FuelEU Maritiem); en Roll-on roll-off passagiersschepen<sup>15</sup>. Het voorzitterschap voorziet geen inhoudelijke bespreking van deze voorstellen. Over de Nederlandse inzet ten aanzien van deze voorstellen bent u geïnformeerd via de BNC fiches. Daarnaast wordt uw Kamer regelmatig geïnformeerd over de stand van zaken via onder meer de zeswekelijkse update waar het gaat om de Fit for

<sup>7</sup> Kamerstuk 22 112, nr. 3170.

<sup>8</sup> Kamerstuk 22 112, nr. 2987.

<sup>9</sup> Kamerstuk 22 112, nr. 3192.

<sup>10</sup> Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation.

<sup>11</sup> Kamerstuk 22 112, nr. 3188.

<sup>12</sup> Kamerstuk 22 112, nr. 3190.

<sup>13</sup> Kamerstuk 22 112, nr. 3322.

<sup>14</sup> Kamerstuk 22 112, nr. 3189.

<sup>15</sup> Kamerstuk 21 501-08, nr. 863.

55-voorstellen of via andere reguliere wegen zoals o.a. het verslag van de Transportraad.

Daarnaast zal het Tsjechisch voorzitterschap een terugkoppeling geven over een evenement in Praag op 29 november over het thema *Connected, Cooperative and Automated Mobility*. Dit is een evenement gericht op kennisuitwisseling over onderzoek en innovaties met betrekking tot mobiliteit. Tot slot zal Zweden als aankomend voorzitter het werkprogramma voor het komend half jaar presenteren voor de (informele) Transportraden.

## **II. Eindrapportage spoor solidariteitscorridors met Oekraïne**

Het kabinet heeft het actieplan voor solidariteitscorridors tussen de EU en Oekraïne van de Commissie<sup>16</sup> verwelkomd en zet zich in voor een eendrachtige en solidaire Europese respons op de Russische invasie van Oekraïne. De solidariteitscorridors tussen de EU en Oekraïne, moeten ervoor zorgen dat landbouwproducten vanuit Oekraïne via de EU de wereldmarkt weer kunnen bereiken. Ook zijn de corridors van belang voor het vervoer van onder andere strategische en hulpgoederen naar Oekraïne, het herstel van de economie van Oekraïne en de oostelijke ontsluiting van de Unie. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is in contact met verschillende Nederlandse brancheorganisaties uit de transport- en logistieke sector, zoals Transport en Logistiek Nederland (TLN). De ontwikkelingen omtrent solidariteitscorridors zijn bij hun leden onder de aandacht gebracht. Bijgevoegd treft uw Kamer de eindrapportage aan van de quick scan studie (*Exploration Netherlands contribution to rail solidarity lanes Ukraine*) naar hoe de Nederlandse transportsector, met een nadruk op vervoer via spoor, verder kan bijdragen aan de export van agrarische producten vanuit Oekraïne. Hieruit komt naar voren dat er wel technische mogelijkheden zijn voor versnelling van dit graanvervoer per spoor, maar dat bedrijven in de huidige economische situatie deze beperkt tot stand kunnen brengen. In de situatie dat het graan via de Zwarte Zee kan worden vervoerd, is het vervoer over land economisch minder interessant. Voor de langere termijn heeft de Europese Commissie voorstellen gedaan over het versterken van de infrastructuur tussen de EU-lidstaten en het spoornetwerk van Oekraïne. Het resultaat van deze quick scan wordt betrokken in de gesprekken met de Europese Commissie over dit onderwerp. Daarbij zal zowel over de maatregelen op langere termijn worden gesproken als over de noodzaak en impact van de maatregelen voor kortere termijn om transportmogelijkheden tussen EU en Oekraïne te ondersteunen. Internationale afstemming bij eventuele maatregelen staat voorop. Voor een recente uitgebreide uiteenzetting van de kabinetsbrede inzet ten aanzien van steun aan Oekraïne wordt verwezen naar de brief van de Minister voor Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking<sup>17</sup>.

---

<sup>16</sup> COM(2022) 217.

<sup>17</sup> Kamerstuk 36 045, nr. 113.