

Vergaderjaar 2021–2022

**22 112**

## **Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie**

**Nr. 3399**

### **VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld 9 mei 2022

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de staatsecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 11 februari 2022 over het Fiche: Mededeling actieplan grensoverschrijdend en langeafstandspersonenvervoer per spoor (Kamerstuk 22 112, nr. 3319).

De vragen en opmerkingen zijn op 22 maart 2022 aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 4 mei 2022 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,  
T. de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,  
Van der Zande

## VVD-fractie

### **1. De leden van de VVD-fractie vragen of de Staatssecretaris kan toelichten wat mogelijke knelpunten zouden kunnen zijn die een versnelde uitrol van het beveiligingssysteem voor het spoorverkeer European Rail Traffic Management System (ERTMS) in gevaar kunnen brengen.**

In het kader van de herziening van de TEN-T verordening heeft de Europese Commissie voorstellen gedaan om de invoering van ERTMS te versnellen. De uitrol van het ERTMS op het TEN-T kernnetwerk dient onveranderd in 2030 te worden gerealiseerd en op het TEN-T uitgebreide netwerk dient ERTMS uiterlijk in 2040 te zijn voltooid in plaats van 2050 in de huidige TEN-T verordening.

Zoals in eerdere voortgangsrapportages<sup>1</sup> aan uw Kamer gemeld, zal ruim voor 2030 gestart worden met het vormgeven van de landelijke uitrol van ERTMS na 2030 (na het huidige programma). In de zestiende voortgangsrapportage (die op korte termijn naar uw Kamer gestuurd wordt), meld ik dat de Programmadirectie ERTMS opdracht heeft gekregen een studie te doen naar de landelijke uitrolvolgorde van ERTMS na 2030. Bovengenoemd voorstel van de Europese Commissie om de uitrol van ERTMS van 2050 naar 2040 te versnellen betrek ik hierbij. De studie dient eind 2022 afgerond te worden, waarna ik uw Kamer kan informeren over de uitkomsten.

Om tot een volledige beoordeling van het voorstel voor de herziening van de TEN-T verordening en de doelmatigheid van de voorgestelde maatregelen te komen, heeft ProRail daarnaast opdracht gekregen om een uitvoeringstoets te doen.

De uitvoeringstoets van ProRail zal ook een advies bevatten over op welke wijze de herziening van de TEN-T verordening geïmplementeerd zou kunnen worden. De uitvoeringstoets wordt voor het zomerreces opgeleverd. Bij de uitvoeringstoets zal de hierboven genoemde studie naar de uitrolvolgorde van ERTMS nog niet af zijn maar zal wel voldoende onderbouwing moeten zijn voor de Nederlandse inzet voor de TEN T besluitvorming.

Voorbeelden van mogelijke knelpunten die een versnelde uitrol van ERTMS kunnen belemmeren, zijn de mogelijke aanvullende kosten die versnelling met zich meebrengt, de capaciteit in de gehele sector om ERTMS voor alle baanvakken versneld te ontwerpen en aan te leggen en de beschikbare capaciteit voor buitendienststellingen. Er moet bij een versnelling immers meer werk aan het spoor in een kortere periode worden uitgevoerd.

### **2. De leden van de VVD-fractie vragen welke samenwerking tussen luchtvaartmaatschappijen en spoorwegen de Minister en de Staatssecretaris voor ogen hebben en wat dit zou kunnen betekenen voor reizigers in beide sectoren.**

Binnen de Actieagenda Trein en Luchtvaart<sup>2</sup> wordt naast het verbeteren van het reguliere treinaanbod, gewerkt aan de verbetering van transferproducten om een multimodale reis mogelijk te maken waarbij een deel van de reis per internationale trein gaat en een deel van de reis met het vliegtuig. Op het traject Amsterdam-Brussel is er bijvoorbeeld voortgang geboekt met het onderzoeken van het koppelen van luchtvaart- en

<sup>1</sup> Kamerstuk 33 652, nr. 82

<sup>2</sup> Kamerstukken 29 984 en 31 936, nr. 916

spoorssystemen (Thalys en KLM). KLM heeft een zogenoemd «Accessrail interline agreement», waarmee KLM treintickets via haar reguliere verkoopsystemen kan aanbieden. Het treintraject kan tevens een KLM nummer krijgen. In de zomer van 2022 zal KLM met Thalys een test uitvoeren op basis van een «block space agreement», waarmee KLM in staat is de stoelbeschikbaarheid in de trein in de eigen IT-omgeving onder te brengen om zodoende een productgarantie aan te kunnen bieden aan transferpassagiers.

**3. De leden van de VVD-fractie lezen dat volgens het kabinet het spoorverkeer op bepaalde routes als een duurzaam alternatief geldt ten opzichte van het luchtverkeer. Deze leden zijn benieuwd welke routes de Commissie en de Staatssecretaris in beeld hebben in Nederland en hoe de Commissie en de Staatssecretaris deze routes willen stimuleren.**

Verschillende onderzoeken (in binnen- en buitenland) hebben laten zien dat de trein op afstanden tot 800 kilometer een goed alternatief kan zijn voor auto en vliegtuig. De potentie hiervoor wordt vanzelfsprekend bepaald door de kenmerken van deze verbindingen, waaronder de reisduur en het gemak. Op basis van onderzoek van het Kennisinstituut voor mobiliteitsbeleid (KiM) in de rapporten «Substitutiemogelijkheden van luchtvaart naar spoor» (2018)<sup>3</sup> en «Op reis met het vliegtuig, trein of bus» (2019)<sup>4</sup> zijn een zestal bestemmingen genoemd, waar kansen liggen, namelijk richting Brussel, Parijs, Londen, Düsseldorf, Frankfurt en Berlijn. Deze zes bestemmingen namen tot dat de COVID-19 situatie zich aandienende ongeveer 14% van het aantal vliegbewegingen van en naar Schiphol voor hun rekening. De Actieagenda Trein en Luchtvaart focust zich in eerste instantie ook op deze zes bestemmingen. Bij positieve resultaten kunnen de ervaringen worden gebruikt om ook op andere bestemmingen air-railproducten en mogelijk vermindering van het aantal vluchten te onderzoeken.

Recent heeft Nederland ook initiatief genomen in kader van het International Rail Passengers Platform om in Europa kennis en ervaringen te delen. Dit sluit aan bij de doelstelling van de Commissie dat alle collectief vervoer voor reisafstanden tot 500 km per 2030 klimaatneutraal is. Om dit doel dichterbij te brengen heeft de Europese Commissie voorgesteld beleid en acties gepresenteerd in het op 9 december 2020 gepresenteerde Smart & Sustainable Mobility Package<sup>5</sup>.

**4. Voorts vragen de leden van de VVD-fractie, als het gaat om interoperabiliteit bij het realiseren van internationale treinverbindingen met België en Duitsland, welke obstakels dienen te vermeden en welk resultaat kan worden behaald bij het sluiten van interoperabiliteitsverdragen met deze buurlanden.**

In Europees verband zijn de interoperabiliteitsstandaarden vastgelegd op grond van richtlijn (EU)2016/797. In de regel zijn deze standaarden verplicht voor nieuwe investeringen en is sprake van een overgangssituatie voor bestaande systemen. Bestaande spoorlijnen kunnen daarmee nog afwijken van deze EU standaarden. De betrokken landen werken op basis van de EU standaarden aan het tot stand brengen van interoperabiliteit. In de werkplannen<sup>6</sup> voor de TEN-T corridors Rhine Alpine, North Sea

<sup>3</sup> Bijlage bij Kamerstuk 29 984, nr. 783

<sup>4</sup> Zie Substitutiemogelijkheden van luchtvaart naar spoor | Document (onderzoekpublicatie) | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (kimnet.nl)

<sup>5</sup> Zie BNC fiche in Kamerstuk 22 112, nr. 3042

<sup>6</sup> Zie Infrastructure: update to TEN-T Corridor Work Plans (europa.eu)

Mediterranean en North Sea Baltic worden de belangrijkste obstakels aangegeven. Met de buurlanden wordt op het niveau van de veiligheidsinspecties en de infrastructuurbeheerders gekeken naar de mogelijkheid van interoperabiliteitsverdragen op het gebied van ERTMS.

**5. De leden van de VVD-fractie constateren dat er nog geen position paper is opgesteld dat onderzoekt welke grootschalige Europese investeringen er nodig zijn voor (grensoverschrijdend en langeafstands-) spoorgoederenvervoer. Deze leden vragen zich af waarom de focus tot op heden alleen op het spoorpersonenvervoer is gericht en wanneer het actieplan (position paper) voor spoorgoederenvervoer kan worden verwacht.**

Op Europees niveau is er lange tijd vooral aandacht geweest voor het bevorderen van internationaal spoorgoederenvervoer. Zo is er de verordening over ontwikkeling van spoorgoederencorridors 913/2010/EC. De Europese Commissie heeft recent een startdocument<sup>7</sup> uitgebracht met het oog op een mogelijk voorstel van de Europese Commissie voor herziening van deze verordening in 2022 of 2023. Het actieplan voor personenvervoer per spoor dat de Europese Commissie nu heeft uitgebracht zet ook nadrukkelijk internationaal personenvervoer op de Europese agenda. Ik ben bereid mij in te zetten op Europees niveau voor een actieplan voor het spoorgoederenvervoer en zal daartoe met de Europese Commissie in overleg treden.

**6. De leden van de VVD-fractie vragen welke nieuwe rijkstug en treinen de hoogste prioriteit hebben bij een investeringsimpuls op basis van het makkelijker kunnen verkrijgen van leningen bij de Europese Investeringsbank (EIB).**

Op het gebied van rollend materieel hebben zero emissie treinen de hoogste prioriteit bij de EIB. De EIB hanteert hierbij het principe van technologie neutraliteit. Het project dient zowel technisch als economisch solide te zijn en te voldoen aan de criteria die de EIB hanteert.<sup>8</sup>

7. De leden van de VVD-fractie hechten grote waarde aan een gelijk Europees speelveld en merken op dat Duitsland in 2020 heeft besloten de btw op treinkaartjes voor langeafstandsreizen te verlagen (van 19% naar 7%). Deze leden vragen zich af of meer lidstaten een dergelijke verlaging gaan toepassen en of het kabinet hetzelfde overweegt in Nederland.

De Europese Commissie komt later dit jaar met voorstellen over btw op (internationale) treinkaartjes. Nederland wacht deze voorstellen af en zal dat zoals gebruikelijk beoordelen via het zogenoemde BNC-fiche (Beoordeling Nieuwe Commissievoorstellen). Hierbij worden o.a. de te verwachte impact op het gewenste gelijke speelveld en de financiële gevolgen hiervan beoordeeld. Dit BNC-fiche wordt met de Tweede Kamer besproken. Met de inzichten van financiële effecten voor de reiziger komt er ook inzicht in het drempelverlagende effect voor de reiziger. Op basis van de btw-richtlijn mogen de EU-lidstaten verschillende btw tarieven voor personenvervoer per spoor toepassen. Nederland heeft alleen heffingsbevoegdheid over het openbaar vervoer binnen Nederland en dat is belast tegen het verlaagd btw-tarief van 9%. Duitsland heeft besloten de treinreizen per 2020 ook onder het lage btw-tarief van in hun geval 7% te laten vallen. Het effect van die verlaging is nog moeilijk vast

<sup>7</sup> Zie startdocument International freight and passenger transport – increasing the share of rail traffic (europa.eu)

<sup>8</sup> Relevante informatie over het beleid van de EIB is te vinden op: EIB Group Climate Bank Roadmap 2021–2025 en EIB Transport Lending Policy.

te stellen gegeven de beperkingen van de afgelopen 2 jaar voor het treinverkeer door de COVID-19 pandemie. Iedere lidstaat is slechts bevoegd btw te heffen op het deel van het personenvervoer dat op zijn grondgebied plaatsvindt. De meeste EU-lidstaten heffen geen btw op het nationale deel van internationale treintickets. Er zijn 7 EU lidstaten bekend die wel btw heffen op het nationale deel van de internationale treintickets (Nederland, België, Duitsland, Oostenrijk, Kroatië, Griekenland, Spanje)<sup>9</sup>. Er is geen overzicht bekend van EU-lidstaten die de btw op internationale treintickets verlagen.

**8. De leden van de VVD-fractie vragen wanneer er resultaten kunnen worden verwacht uit het onderzoek van het kabinet naar de gevolgen voor de kosten voor passagiers bij een eventuele EU-brede btw-vrijstelling voor internationale treintickets en of dit leidt tot een gelijk spelveld.**

Zie het antwoord op vraag 7.

**9. Voorts vragen de leden van de VVD-fractie of de Staatssecretaris kan verklaren waarom de verlaging van (delen van) de gebruiksvergoeding niet op voorhand wordt omarmd, in het bijzonder voor het internationaal spoorgoederenvervoer.**

Lidstaten kunnen de gebruiksvergoeding verlagen mits de infrastructuurbeheerders gecompenseerd worden voor het verlies van de lagere opbrengsten van deze gebruiksvergoeding. Bij besluitvorming over eventuele verlaging van de gebruiksvergoeding moeten daarom zowel de effecten op het spoorgoederenvervoer als de budgettaire effecten worden beoordeeld.

**10. De leden van de VVD-fractie vragen ook of de Staatssecretaris een verlaging van de gebruiksvergoeding overweegt specifiek voor het (internationaal) spoorgoederenvervoer om zo te komen tot een gelijk spelveld en zijn benieuwd welke voorwaarden er zullen worden gesteld.**

ProRail zal voor de periode 2023–2025 een nieuw stelsel van tarieven hanteren. Dit stelsel is gebaseerd op nieuwe vormen van kostentoerekening die bewerkstelligen dat tarieven beter aansluiten bij de werkelijk gemaakte kosten. Concreet betekent dit dat de vergoeding voor het minimumtoegangspakket, het pakket dat nodig is om treinen daadwerkelijk te laten rijden, substantieel lager wordt dan in het huidige stelsel, doordat ze conform Europese regelgeving gebaseerd zijn op uitsluitend de directe kosten. Dit geldt met name voor het tarief voor het treinpad dat daardoor meer in lijn komt met de tarifiering in de buurlanden. De vergoeding voor een breed scala aan andere diensten (waaronder transfer van reizigers, opstellen van materieel, ICT en de rangeerheuvel op Kijfhoek) is gebaseerd op de integrale kosten. Deze nieuwe vorm van kostentoerekening is meer in lijn met de omringende landen waardoor er een gelijk spelveld ontstaat met omringende landen. Om die reden overweeg ik geen extra verlaging van de gebruiksvergoeding.

**11. De leden van de VVD-fractie constateren dat lidstaten in de herziening van de richtsnoeren over de staatssteun voor spoorwegen de mogelijkheid krijgen om door middel van extra publieke financiering de tarieven voor de gebruiksvergoeding te verlagen. Deze leden zijn benieuwd hoe en op basis van welke**

<sup>9</sup> zie [https://ec.europa.eu/taxation\\_customs/vat-rates\\_nl](https://ec.europa.eu/taxation_customs/vat-rates_nl) onderaan de excel-link, Blad «VAT rates for certain products»

**voorwaarden deze extra financiering over de lidstaten verdeeld zal worden.**

EU-lidstaten hebben onder voorwaarden de mogelijkheid om middels subsidies de gebruiksvergoeding te verlagen voor spoorvervoerders. Conform het Europese staatssteunkader spoorwegen<sup>10</sup> kan dit nu al indien aangetoond kan worden dat spoorvervoer minder externe kosten veroorzaakt dan wegvervoer. Dit staatssteunkader wordt in Europees verband momenteel geëvalueerd<sup>11</sup>. Het verlenen van deze staatssteun blijft een besluit van de lidstaten en betreft geen financiering vanuit de Europese fondsen.

**12. Voorts vragen de leden van de VVD-fractie welke lidstaten een verlaging van de gebruiksvergoeding overwegen, wat dit zou betekenen voor de concurrentiepositie van bedrijven uit deze landen en hoe Nederland zijn samenwerking met landen als België en Duitsland op dit punt kan bevorderen.**

Het is nog niet duidelijk welke lidstaten een verlaging van de gebruiksvergoeding overwegen op basis van de herziening van de richtsnoeren staatssteun. Een aantal lidstaten heeft de gebruiksvergoeding verlaagd op basis van de tijdelijke COVID-19 maatregelen zoals opgenomen in verordening (EU)2020/1429.

**13. De leden van de VVD-fractie delen de ambitie voor het gebruiksvriendelijker maken van ticketing voor reizigers. Voorts vragen deze leden hoe dit centrale loket zal worden vormgegeven, wat dit voor gevolgen zal hebben voor het prijsniveau van tickets en wanneer reizigers dit loket kunnen verwachten.**

Het gaat om het beschikbaar stellen van internationale tickets en real-time data aan derden zodat deze (doorgaande) tickets kunnen aanbieden (met aanbieden wordt bedoeld: het plannen van de reis, het boeken en het betalen van een ticket, maar ook de daadwerkelijke reis zelf en de benodigde ondersteuning aan de reiziger). De verwachting is dat dit zal aansluiten op de in de luchtvaart (en bijvoorbeeld Thalys) gebruikelijke tariefstructuur. Deze zijn afhankelijk van tijd en termijn van de reservering. In de sector verklaring van 30 maart 2021<sup>12</sup> is de agenda voor verbetering rail ticketing geschetst en op 8 oktober 2021 heeft de vereniging van spoorvervoerders (CER) een ticketing roadmap<sup>13</sup> met een doorlooptijd tot 2025 gepubliceerd. Onderdeel van deze roadmap is het beschikbaar hebben van verkoopkanalen waar reizigers terecht kunnen voor een groter aanbod aan internationale railtickets.

**14. De leden van de VVD-fractie merken op dat de Europese Commissie in 2022 regelgeving wil uitbrengen om de capaciteit van spoorwegen te beheren, te coördineren en zo te verhogen. Deze leden vragen, op basis van het gebrek aan onvoldoende internationale coördinatie, wanneer zij een onderzoek naar een nieuw EU-agentschap kunnen verwachten.**

<sup>10</sup> 2008/C 184/07 van 22 juli 2008

<sup>11</sup> Zie [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13154-Rail-transport-revision-of-State-aid-guidelines\\_en](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13154-Rail-transport-revision-of-State-aid-guidelines_en)

<sup>12</sup> Zie «Better rail connections for Europe's passengers» bijlage 4. <https://www.permanentrepresentations.nl/documents/publications/2021/06/03/better-rail-connections-for-europes-passengers>

<sup>13</sup> Zie <http://cer.be/media/press-releases/european-railways-announce-ticketing-roadmap>

De Europese Commissie is een «impact assessment» studie gestart ter voorbereiding van de herziening van Europese spoorregelgeving (Verordening 913/2010/EC en Richtlijn 2012/34/EU), waaronder op het gebied van capaciteitsbeheer op het spoor. De Europese Commissie onderzoekt hierover diverse beleidsopties, inclusief een beleidsoptie met de overdracht van meer bevoegdheden naar Europees niveau. Volgens de planning van de Europese Commissie zal de «impact assessment» studie in het derde kwartaal van 2022 afgerond zijn.<sup>14</sup> Binnen deze impact assesment komt de vraag aan de orde of sommige taken op gebied van capaciteitsverdeling op Europees niveau moeten worden belegd en of hierbij een Europees agentschap een rol heeft.

**15. Voorts vragen de leden van de VVD-fractie de Minister en de Staatssecretaris wanneer zij voortgang verwachten te kunnen boeken op de Actieagenda Trein en Luchtvaart en de Kamer hierover te informeren.**

Op 17 februari 2022 is uw Kamer door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat geïnformeerd over de voortgang van de Actieagenda Trein en Luchtvaart via de beantwoording op brieven van bewonersorganisaties over luchtvaart<sup>15</sup>. De partijen binnen de Actieagenda (KLM, Schiphol, NS, ProRail en het Ministerie van IenW) blijven zich ondertussen onverminderd inzetten voor het realiseren van de doelen van de Actieagenda.

**16. De leden van de VVD-fractie constateren dat de consument vandaag de dag zich niet genoeg bewust is van de impact van zijn keuze voor het vliegtuig of de trein als vervoermiddel. Deze leden vragen hoe de Minister en Staatssecretaris de consument beter gaan laten informeren en bewust gaan maken van het totale aanbod aan duurzame vervoermiddelen of reisalternatieven.**

Er zijn tal van initiatieven vanuit commerciële aanbieders alsook vanuit non-profitorganisaties zoals Milieu Centraal om de (klimaat)impact van verschillende modaliteiten en reizen binnen die modaliteiten inzichtelijk te maken. Het kabinet draagt waar nodig bij aan die ontwikkelingen, bijvoorbeeld via het Actieprogramma Bewustwording en Gedragsverandering aan de Duurzame Luchtvaarttafel. Zo lang deze informatie breed toegankelijk is voor bedrijven en consumenten, wat naar de mening van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en mij zo is, ligt een grotere rol voor de overheid op dit gebied niet voor de hand.

**17. De leden van de VVD-fractie merken op dat er vijftien pilots zijn voor nieuwe internationale personenvervoerdiensten. Deze leden vragen of de Minister en Staatssecretaris overwegen om aan deze pilots deel te nemen en om welke dit specifiek zou gaan.**

De Europese Commissie verwacht een uitvraag voor 15 pilots voor het zomerreces te willen publiceren. Ik zie dat als kans om gestructureerd samen te werken met andere lidstaten, Europese Commissie en stakeholders om kansrijke verbeterde internationale treindiensten en daaraan verwante diensten zoals rail ticketing te bevorderen en zal me ervoor inzetten dat Nederland deelneemt aan één of meerdere van deze pilots. Hierbij zijn voor Nederland de treindiensten zoals opgenomen in de intentieverklaring Trans Europe Express<sup>16</sup> een belangrijk vertrekpunt. Dat

<sup>14</sup> Het start document van de Europese «impact assessment» studie is gepubliceerd op: International freight and passenger transport – increasing the share of rail traffic (europa.eu).

<sup>15</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 909

<sup>16</sup> Kamerstuk 21 501-33, nr. 868

betreft treindiensten vanuit Nederland richting Warschau, Wenen, Rome en Madrid. Ook de bestemmingen opgenomen in de actieagenda Trein en Luchtvaart zijn hier relevant.

#### **D66-fractie**

**18. De leden van de D66-fractie vragen de Staatssecretaris of zij het ermee eens is dat het project Zuidasdok randvoorwaardelijk is voor de Nederlandse en Europese ambities voor het internationale spoor en vragen daarbij naar de voortgang van de gesprekken tussen het ministerie en andere betrokken partijen. Is de staatsecretaris bereid om toe te zeggen dat versoering van het project Zuidasdok niet aan de orde is, gezien het belang voor verduurzaming van de transportsector, het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) en het via spoor internationaal verbinden van Nederland? Zo nee, waarom niet?**

Op 15 april is uw Kamer een brief<sup>17</sup> gestuurd over het programma Zuidasdok. Binnen het programma Zuidasdok is de opdracht voor het eerste deelproject Openbaar Vervoer Terminal 1 opgedragen aan de bouwcombinatie Nieuw-Zuid (Mobilis, Boskalis en Van Gelder). Conform de toezegging tijdens het Nota Overleg MIRT van 11 april (Kamerstuk 35 925 A, nr. 70) zal uw Kamer voor de zomer verder geïnformeerd worden over de voortgang van het project Zuidasdok en de internationale treinverbindingen. De komende maanden zal in overleg met de regionale partners besproken worden hoe met het budgettekort wordt omgegaan.

**19. Zij vragen de Staatssecretaris of zij kennis heeft genomen van het tienpuntenplan van het Internationaal Energieagentschap (IEA) en diens advies om in te zetten op hogesnelheidstreinen en nachttreinen in plaats van vliegtuigen om zo de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen uit Rusland te verminderen? Is de Staatssecretaris het ermee eens dat, gezien dit plan alsook de deelname van het Ministerie van IenW in de «Coalitie Anders Reizen», het project Zuidasdok prioritair en voortvarend opgepakt moet worden om internationaal treinvervoer te stimuleren?**

Ja, ik heb kennisgenomen van het tienpuntenplan van het Internationaal Energieagentschap om de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen te verminderen. In het coalitieakkoord (Bijlage bij Kamerstuk 35 788, nr. 77) is expliciet het belang van internationaal treinvervoer genoemd en dit onderwerp heeft dus ook mijn volle aandacht. Mijn inzet is reeds gericht op het stimuleren van het gebruik van de trein op afstanden tot ongeveer 800 kilometer vanuit de ambitie te komen tot vermindering van schadelijke uitstoot. Daarbij gaat het om hogesnelheidstreinen, die in Nederland rijden, maar ook om het aanhaken op HSL-knooppunten net over de grens, bijvoorbeeld met een verbinding als Eindhoven-Düsseldorf. De opkomst van de nachttreinen en het feit dat de komende jaren mogelijk betere en nieuwe verbindingen tot stand gaan komen laat zien dat hier ook ruimte voor groei zit. Met de actieagenda Trein en Luchtvaart zet ik er samen met rail- en luchtvaartpartners op in om langs een zestal kansrijke bestemmingen verbeteringen tot stand te brengen, waardoor de trein een volwaardig alternatief wordt op verbindingen tot 800 kilometer, ook als voor- of natransport op een lange afstandsvlucht. Met betrekking tot uw vraag over het project Zuidasdok verwijs ik naar het antwoord op vraag 18.

<sup>17</sup> Kamerstuk 32 668, nr. 19



**20. De leden van de D66-fractie memoreren ook het doel van de voorgangster van de Staatssecretaris om in 2025 twee miljoen extra reizigers per jaar te vervoeren in de internationale treinen. Deze leden vragen om een stand van zaken met betrekking tot deze doelstelling en vragen of de Staatssecretaris bereid is deze doelstelling te herijken, gezien de COVID-19-pandemie enerzijds en de Europese ambitie om het hogesnelheidsverkeer per spoor tegen 2030 te verdubbelen anderzijds. Ook vragen deze leden de Staatssecretaris hoe zij de (verdere) uitvoering van de motie van het lid Boulakjar over het wegnemen van drempels voor toetreding van nachttreinvervoerders (Kamerstuk 35 925 XII, nr. 34) vormgeeft en wanneer zij de Kamer hierover kan informeren.**

In 2019 waren er ten opzichte van 2018 reeds 0,5 miljoen extra reizigers per jaar. De inschatting was dat deze groei door zou zetten, ook met het ingezette beleid. Met de COVID-19-pandemie zijn de reisaantallen vanzelfsprekend flink gedaald. Mijn eerste streven is om de reizigersaantallen weer terug op het niveau te brengen van voor de pandemie, onder meer met het weer opschalen van de (internationale) dienstregeling. De ontwikkeling naar 2 miljoen extra reizigers zie ik als een nog steeds haalbare volgende stap. Met het Coalitieakkoord is duidelijk de ambitie om benoemd het internationaal reizigersvervoer te laten groeien, zowel in de aansluiting op het buitenlandse HSL-netwerk als in de regionale grensoverschrijdende verbindingen. Ik zal uw Kamer komend halfjaar in een brief over internationaal treinvervoer nader informeren over de voortgang. In het kader van het vervolg op de marktverkenning naar internationale verbindingen<sup>18</sup> wordt bekeken op welke wijze toetredingsdrempels voor nachttreinvervoerders kunnen worden verminderd, daarbij wordt ook gekeken naar de toetredingsdrempels rondom capaciteit. Zoals benoemd in de brief bij de marktverkenning zal medio 2022 een besluit worden genomen over de toekomstige marktordering, ook voor de internationale verbindingen, en zal dan ook uw Kamer worden geïnformeerd.

**21. De leden van de D66-fractie lezen dat de Europese Commissie voorstelt de uitrol van het beveiligingssysteem voor het spoorverkeer ERTMS te versnellen. Zij vragen de Staatssecretaris uit te wijden over de mogelijkheden hiertoe in Nederland.**

Zie het antwoord op vraag 1.

**22. Deze leden lezen met instemming dat de EU voorstelt een Europese spoorautoriteit op te richten. Zij vragen naar de positie van de Staatssecretaris ten aanzien van dit voorstel en of zij het ermee eens is dat een dergelijk agentschap kan bijdragen aan de efficiëntie, coördinatie en toegankelijkheid voor consumenten van het internationale spoor. Welke bevoegdheden vindt de Staatssecretaris passen bij een dergelijke organisatie?**

Zie ook het antwoord op vraag 14.

Naar verwachting komt de Europese Commissie eind 2022 of begin 2023 met nadere voorstellen, die ik dan zal beoordelen op de verwachte bijdrage aan de ontwikkeling van internationaal en nationaal spoorvervoer.

**23. In het BNC-fiche lezen de leden van de D66-fractie dat het kabinet het wenselijk acht dat lidstaten samenwerken bij het tot stand brengen van aantrekkelijke voorwaarden voor interna-**

<sup>18</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 955

**tionale treindiensten. Zij vragen de Staatssecretaris dit nader te specificeren.**

Internationale treindiensten hebben zich afgelopen decennia minder snel ontwikkeld dan binnenlands spoorvervoer. Beschikbare treintickets, beschikbare infrastructuurcapaciteit, bottlenecks, interoperabiliteit en marktordening zijn daarbij van invloed. Net als voor internationaal spoorgoederenvervoer is het van belang om internationaal samen te werken om de (raamwerk)condities van het personenvervoer per spoor te verbeteren zodat reistijden kunnen worden verkort, frequenties kunnen verbeteren en kwaliteit kan worden bevorderd. Daarom is het ook van belang dat lidstaten daartoe samenwerken. Deze samenwerking houdt rekening met de reeds bestaande rollen van infrastructuurbeheerders en vervoerders.

**24. Deze leden lezen over de complexiteit hiervan, gezien de relatie met nationale bestaande afspraken. Deze leden vragen of hiermee wordt gedoeld op de hoofdrailnetconcessie (HRN). Bieden het programma van eisen en de aanstaande concessieverlening hierin aanknopingspunten en, zo ja, welke?**

Internationale samenwerking met betrekking tot ontwikkeling van het internationaal spoorvervoer dient rekening te houden met ook binnenlands personenvervoer waaronder het personenvervoer van de hoofdrailnetconcessie, de regionale concessies en ook het spoorgoederenvervoer. Dit brengt intensieve coördinatie met zich mee ten aanzien van de verdeling van infrastructuurcapaciteit waar deze schaars is en bijvoorbeeld de gebruiksvergoeding. In het BNC fiche staat aangegeven dat internationale samenwerking op het gebied van gebruiksvergoeding complex is vanwege bestaande nationale afspraken. Het gaat hier dan om het nationaal wettelijk kader ten aanzien van de berekeningswijze van de gebruiksvergoeding. Ook kunnen er verschillen bestaan tussen lidstaten in het al dan niet toepassen van opslagen of heffingen op de gebruiksvergoeding. In het programma van eisen van de hoofdrailnetconcessie worden geen afspraken over de berekeningswijze van de gebruiksvergoeding opgenomen en daarmee zijn er geen aanknopingspunten in de hoofdrailnetconcessie om internationale afstemming over de gebruiksvergoeding te bereiken.

**25. Deze leden vragen daarnaast in hoeverre de Staatssecretaris bereid is de btw op kaartjes voor internationale treinreizen te verlagen, zoals enkele lidstaten hebben gedaan of voornemens zijn te doen. En wil de staatssecretaris in het door het kabinet voorgenomen onderzoek naar deze btw-reductie niet alleen het gelijk speelveld als onderzoeksvraag meenemen, maar ook het drempelverlagende effect voor potentiële reizigers?**

Zie ook het antwoord op vraag 7.

Het voorstel van de Europese Commissie over btw op internationale treintickets wordt beoordeeld op het effect op een gelijk speelveld voor het spoorvervoer met andere transportmodaliteiten en ook op de financiële effecten voor de reiziger, de spoorsector en de publieke sector. Met de inzichten van financiële effecten voor de reiziger komt er ook inzicht in het drempelverlagende effect voor de reiziger.

**26. De leden van de D66-fractie zijn positief gestemd over de ambitie om het speelveld van het spoor gelijk te trekken met andere vervoerswijzen, onder andere door samenwerking tussen luchtvaartmaatschappijen en spoorwegen. Deze leden vragen of de Staatssecretaris bereid is kritisch te kijken naar de Actie-**

**agenda Trein en Luchtvaart gezien de ambities van de Europese Commissie. Op welke punten van deze actieagenda ziet zij ruimte voor aanvullende ambitie of snelheid? Hoe beziet zij in dit licht de afspraak in het coalitieakkoord dat vliegen op de kortere afstand wordt ontmoedigd? Deze leden zijn daarnaast benieuwd hoe de Staatssecretaris de inzet van de Commissie weegt dat het luchtverkeer op bepaalde routes kan worden beperkt ten gunste van duurzame (spoor)alternatieven. Ziet de Minister hierin aanleiding het aantal (korteafstands)vuchten te verminderen of deze juist in te zetten ten behoeve van het internationale netwerk?**

Binnen de Actieagenda wordt er aandacht besteed aan een aantal maatregelen die het spoorproduct verbeteren naar de steden, Brussel, Londen, Parijs, Düsseldorf, Frankfurt en Berlijn en het verminderen van het aantal vluchten tussen Amsterdam en Brussel. Dit zijn belangrijke eerste stappen na twee jaar van beperkt reizen, waarin diverse acties niet opportuun waren. Daarnaast ligt de focus momenteel op de herintroductie van de spoorfrequenties van voor de COVID-19 periode. Ik verwelkom de voorstellen van de Commissie voor het bieden van mogelijkheden voor het beperken van vliegroutes daar waar duurzamere alternatieven bestaan, en zal me in Europees verband hiervoor inzetten. Op basis van de huidige Europese regelgeving zijn deze mogelijkheden, met name voor internationale vluchten waar in Nederland sprake van is, zeer beperkt. Ik blijft me onverminderd inzetten voor het bevorderen van het internationale spoornetwerk en zal de resultaten van de verschillende acties in de Actieagenda benutten om te bezien waar extra ambities of extra snelheid mogelijk zijn.

**27. Ook vragen deze leden naar de stand van zaken met betrekking tot het mogelijk maken van een eerlijke vergelijking op basis van klimaatimpact tussen vervoersmodaliteiten. Is de Staatssecretaris bereid om in aanvulling op de vergelijkingssite van Milieu Centraal ook te werken aan een systeem of label waarmee op de website van internationale spoorvervoerders en luchtvaartmaatschappijen de klimaatimpact inzichtelijk wordt gemaakt? Zo nee, waarom niet?**

Afgelopen jaar is door Milieu Centraal, met steun vanuit het Rijk, een vergelijkingssite <sup>19</sup>gemaakt. Vanwege de COVID-19-pandemie en de beperkte reisaantallen is hier nog weinig ervaring mee opgedaan en hebben we nog geen representatief beeld in het gebruik van deze tool. Ik hoop dat met stapsgewijs opheffen van de reisbeperkingen het komend jaar de tool zichzelf kan bewijzen. Om te praten over een label vind ik daarom nu nog te voorbarig.

**28. De leden van de D66-fractie constateren dat het plan gemaakt is voor personenvervoer. Ook goederenvervoer via het spoor kan volgens hen een belangrijke bijdrage leveren aan verduurzaming van transport. Deze leden vragen of de Staatssecretaris bereid is in Europees verband te pleiten voor een vergelijkbaar actieplan voor het goederenvervoer per spoor.**

Ten aanzien van het spoorgoederenvervoer zijn er op Europees niveau al belangrijke stappen gezet. Voor ontwikkeling van het spoorgoederenvervoer is het voorstel van de Europese Commissie voor herziening van de richtsnoeren voor de Trans Europese Netwerken Transport een belangrijke stap. In het werkprogramma van innovatieprogramma

<sup>19</sup> Vliegen of ander vakantievervoer? | Milieu Centraal

Europe's rail worden belangrijke projecten voor spoorgoederenvervoer uitgevoerd over o.a. Automatic Train Operation en Digital Automatic Coupling<sup>20</sup>. Eind 2022 of begin 2023 wordt een voorstel verwacht over herziening van verordening 913/2010/EC die over de ontwikkeling van spoorgoederencorridors handelt. Ik ben bereid mij in te zetten op Europees niveau voor een actieplan voor het spoorgoederenvervoer en zal daartoe met de Europese Commissie in overleg treden.

**29. De leden van de D66-fractie zijn blij met de mogelijkheid tot pilotprojecten voor internationaal spoorvervoer. Deze leden vragen de Staatssecretaris of Nederland gaat deelnemen aan (enkele van) deze pilots. Ook constateren deze leden dat ticketing op dit moment een barrière vormt voor internationaal spoorverkeer. Deze leden vragen de Staatssecretaris hoe de ticketing roadmap van de Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER) zich verhoudt tot de voorgestelde plannen.**

Zie mijn beantwoording van vraag 11 over eventuele Nederlandse deelname aan een van deze pilots. De ticketing roadmap van CER adresseert het belang van grotere beschikbaarheid van internationale treintickets bij het verbeteren van de aantrekkelijkheid van internationale treinreizen. Mogelijk kunnen vervoerders de uitvoering van (delen van de) afspraken uit de ticketing roadmap opnemen in de komende EU-pilot projecten. Samenwerking met derde partijen die treintickets verkopen is hierbij van belang. Ik verwacht dat het vervolg op de verschillende sectorplannen aan de orde komt in het eerstvolgende voortgangsbericht van het platform International Rail Passengers. In het voortgangsbericht van 2021 is rail ticketing opgenomen als prioriteit.<sup>21</sup>

#### **CDA-fractie**

**30. De leden van de CDA-fractie verwelkomen net als het kabinet het EU-voorstel om internationaal personenvervoer verder te verbeteren en te stimuleren. Deze leden zetten zich voornamelijk in voor de verbetering van kort grensoverschrijdend treinverkeer, zoals op de trajecten Heerlen-Aken, Terneuzen-Gent, Eindhoven-Düsseldorf, Zwolle-Twente-Münster, Emmen-Rheine en Maastricht-Luik. Deze leden vragen de Staatssecretaris hoe het actieplan een bijdrage kan leveren aan de verbetering van bovengenoemde trajecten. Wat zijn de belangrijkste obstakels als het gaat om interoperabiliteit bij het realiseren van internationale treinverbindingen met België en Duitsland en kan zij deze per hiervoor aangeduid traject aangeven, zo vragen deze leden. Welk resultaat kan worden geboekt bij het sluiten van interoperabiliteitsverdragen met onze buurlanden?**

De korte grensoverschrijdende verbindingen hebben een belangrijke regionale, maar juist ook bovenregionale functie. Ik zie dit belang heel nadrukkelijk en wil de komende drie jaar tot zichtbare verbeteringen komen op deze kortere grensoverschrijdende verbindingen. Ik ben

<sup>20</sup> Automatic Train Operation (ATO) houdt in het geautomatiseerd besturen van treinen zonder tussenkomst van een machinist. ATO heeft de potentie om bij te dragen aan efficiënter gebruik van de spoorwegcapaciteit, de spoorwegveiligheid en verlaging energiegebruik. Digital Automatic Coupling (DAC) houdt in het geautomatiseerd kunnen koppelen van spoorgoederenwagons zonder verdere handmatige handelingen. Door DAC kan het koppelen van de wagons aan de trein doelmatiger plaatsvinden en kan ook gemakkelijker data worden uitgewisseld over de wagons van een spoorgoederentrein.

<sup>21</sup> Zie paragraaf 2.1 bij <https://www.permanentrepresentations.nl/documents/publications/2021/06/03/better-rail-connections-for-europes-passengers>

daarom ook blij met de scope en de benadering van het actieplan. Het wegnemen van obstakels, zoals bijvoorbeeld verschillende systemen, ticketing en aan laten sluiten van treinpaden, zijn zaken waar in het kader van het International Rail Passengers platform (IRP) al hard aan gewerkt wordt met een groot aantal lidstaten. Ik hoop met de in het actieplan aangekondigde 15 pilots hier ook concreet invulling aan te kunnen geven. Met België en Duitsland wordt al nauw samen gewerkt en hoop ik komend jaar tot bestuurlijke afspraken te komen over de grensoverschrijdende treindiensten.

In de brief over internationaal treinvervoer<sup>22</sup> heeft mijn voorganger uw Kamer over de voortgang op alle verbindingen geïnformeerd. Ik zal uw Kamer in de volgende brief over internationaal treinvervoer, die ik voorzie in de eerste helft van 2022, wederom meenemen in de stand van zaken op de verschillende verbindingen. Ten aanzien van interoperabiliteitsverdragen verwijs ik naar het antwoord op vraag 4.

### **SP-fractie**

**31. De leden van de SP-fractie steunen de inzet om internationaal spoorvervoer te stimuleren van harte. Naast het stimuleren van spoorvervoer zou hierbij de schone modaliteit van de binnenvaart een prominente plek op de agenda verdienen, zo menen deze leden. Zij vragen de Minister om hier in internationaal verband onverkort aandacht voor te vragen om overlast van goederenvervoer voor omwonenden tegen te gaan. Desondanks zijn zij van mening dat spoor(goederen)vervoer de voorkeur geniet boven het vervoer per vrachttransport over de weg.**

De Europese Commissie ambieert in haar Fit for 55-programma een verschuiving van het vervoer over de weg naar vervoer over water en spoor. Nederland ondersteunt deze ambitie: in het Coalitieakkoord wordt de ambitie uitgesproken om het verplaatsen van goederenvervoer van de weg naar spoor en water te stimuleren. Zowel in Europees verband als nationaal worden hiertoe initiatieven genomen door investerings- en subsidieprogramma's in te richten. Het is echter aan de verladende partijen om samen met de vervoerssector te kiezen voor de modaliteit die het beste past bij de vervoersbehoefte. Omdat het Europese vaarwegennet een beperkter geografisch bereik heeft dan het Europese spoorwegennet, is vervoer over water niet altijd een goed alternatief voor spoorvervoer.

**32. De leden van de SP-fractie merken op dat in veel gevallen de luchtvaart voor inwoners nog de meest voordelige reisoptie vormt binnen de Europese Unie. Dat is in de ogen van deze leden een onwenselijke situatie voor reizen over – met name – kortere afstanden. Deze leden zijn dan ook voorstander van het idee om de btw-heffing over treinvervoer EU-breed af te schaffen. Schone vormen van vervoer dienen immers te worden bevorderd in plaats van bestraft. Deze leden vragen aan de Staatssecretaris of hiertoe ook voor het spoorvervoer in Nederland inmiddels plannen gereed liggen. Kan de Staatssecretaris hierop ingaan? En zo ja, wanneer kan de Kamer deze plannen verwachten?**

Zie het antwoord op vraag 7.

**33. De leden van de SP-fractie steunen eveneens de ambities van het kabinet om het boeken van treintickets te stimuleren. Deze**

<sup>22</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 950

**leden vragen hierbij om nadrukkelijk rekening te houden met de zakelijke veelvliegers die een groot aandeel van de vluchten tot 750 kilometer voor hun rekening nemen, terwijl andere opties als videovergaderen of treinreizen ruimschoots voldoende alternatief bieden.**

Ik onderschrijf het belang om alternatieven op afstanden tot 750 kilometer breed te zoeken. Dus zowel in duurzame reisalternatieven als de trein, maar ook het voorkomen van verplaatsingen met de mogelijkheden van videovergadering of digitaal werken.

#### **GroenLinks-fractie**

**34. De leden van de GroenLinks-fractie zijn geïnteresseerd in de ambitie van de Europese Commissie om na te gaan of lidstaten het luchtverkeer op bepaalde routes kunnen beperken ten gunste van duurzame (spoor)alternatieven. Dit komt ten goede van de doelstelling van de Europese Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit van 2020 om collectief vervoer tot 500 kilometer in de Unie vanaf 2030 CO<sub>2</sub>-neutraal te laten zijn. Deelt de Staatssecretaris de ambitie van deze leden om dit op te schroeven tot het vervangen van vluchten binnen de Unie van minder dan 750 kilometer door gemakkelijke en betaalbare alternatieven? Zo nee, waarom niet? Zo ja, is de Staatssecretaris bereid zich hier in Europees verband voor in te zetten?**

Zie het antwoord op vraag 26.

**35. De leden van de GroenLinks-fractie zijn geïnteresseerd in het bevorderen van internationaal treinverkeer. Om de internationale trein een nieuwe impuls te geven zijn meerdere stappen nodig om te concurreren met de luchtvaart op prijs, tijd en gemak. Wat betreft prijs geeft het kabinet aan de Europese Commissie te steunen in haar onderzoek naar een EU-brede btw-vrijstelling of nultarief voor internationale treintickets en de gevolgen hiervan op het aantrekkelijker maken van treinverkeer. Duitsland heeft in 2020 besloten de btw op kaartjes voor langeafstandstreinen te verlagen van 19% naar 7%. Welke andere lidstaten hebben nog meer een dergelijke btw-vrijstelling ingevoerd? Waarom wacht de Staatssecretaris het onderzoek van de Commissie af en neemt zij niet zelf al stappen om een btw-vrijstelling op internationale treintickets in te voeren? Waarom neemt de Staatssecretaris nog geen stappen om de btw van binnenlandse treintickets te verlagen naar 0%? Is zij minstens bereid er een onderzoek naar te steunen? Welke andere concrete stappen onderneemt de Staatssecretaris om een gelijk spelveld te krijgen tussen de internationale trein en het vliegtuig?**

Zie het antwoord op vraag 7.

**36. De leden van de GroenLinks-fractie juichen van harte toe dat de Europese Commissie inzet op de nachttrein. Wordt hierbij nadrukkelijk ingezet op nachttreinreizen die zo klantvriendelijk mogelijk zijn, bijvoorbeeld met geen nachtelijke tussenstops? Hoe comfortabeler de reis, hoe groter het gebruik van duurzaam collectief personenvervoer. Deelt de Staatssecretaris deze visie? En zet zij hier nadrukkelijk op in?**

Afgelopen jaar hebben we een aantal nieuwe nachttreinverbindingen kunnen begroeten en er zijn meer nieuwe bestemmingen aangekondigd.

Ik ben daar zeer content mee en ook het feit dat de reizigersaantallen een positieve trend lijken te laten zien doet mij deugd. Het merendeel van deze verbindingen is in open toegang, waardoor mijn rol anders ligt dan bijvoorbeeld in de Hoofdrailnetconcessie of een andere concessie. Ik heb regelmatig contact met de aanbieders van deze diensten om wel te bespreken op welke punten een rol van het Rijk nodig is. Voor het vastleggen van de dienstregeling zijn nachttreinvervoerders onder andere afhankelijk van de beschikbare treinpaden en aansluitingen in de diverse landen, waardoor niet elke dienstregeling in praktijk maakbaar is. Ik herken dus zeker uw visie, onderschrijf het belang en draag dat ten zeerste uit. Ik zie mijn eigen rol met name als faciliterend en waar nodig stimulerend.

**37. De leden van de GroenLinks-fractie vinden het tevens goed dat er wordt ingezet op gebruiksvriendelijke ticketing en toegang tot het spoorwegsysteem. Het is belangrijk dat reizigers zo makkelijk en zo betaalbaar mogelijk internationale treintickets kunnen aanschaffen. Per wanneer verwacht de Staatssecretaris dat er een concreet voorstel zal liggen van de Europese Commissie? Deelt zij de opvatting van deze leden dat dit een van de belangrijkste punten is om enthousiasme voor het internationale spoor te vergroten?**

Een van de zaken waarop de Europese Commissie probeert het spoor aantrekkelijker te maken is het vergroten van de gebruiksvriendelijkheid en het vergemakkelijken van de verkrijgbaarheid van internationale tickets. In het actieplan staat bijvoorbeeld het initiatief van de Europese Commissie om het wetgevend kader voor data uitwisseling voor intermodale internationale reistickets te verbeteren en hierbij ook de mogelijkheid van toegang van derde partijen bij de verkoop van internationale treintickets te betrekken zoals in de luchtvaart gebruikelijk is. Dat levert ook kansen op voor de verkoop van integrale air-rail tickets. Dit is in lijn met een van de voorstellen die ook op Nederlands initiatief in een ministeriele verklaring (2020)<sup>23</sup> is opgenomen in de Europese agenda voor het bevorderen van internationaal personenvervoer per spoor. Doel is om partijen op Europees niveau uit te nodigen om een platform op hoog niveau op te zetten met een strategisch doel het voor reizigers makkelijker te maken doorgaande grensoverschrijdende treintickets te kunnen kopen zoals in de luchtvaart gebruikelijk is. Mogelijk dat innovatieve oplossingen voor gecombineerde air-rail tickets in een of meerdere van de door de EC voorgestelde 15 pilots voor nieuwe internationale personenvervoerdiensten uit te testen is.

**38. De leden van de GroenLinks-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de vijftien door de Commissie voorgestelde pilotprojecten en de mogelijkheden voor EU-financiering vanuit de Connecting Europe Facility. Welke pilots wil de Staatssecretaris indienen en hoe zien deze projectplannen er concreet uit? Wat wil de Staatssecretaris met deze projecten bereiken? Bepaalt de Staatssecretaris de projecten in overleg en samenwerking met de sector om deze zo binnen te halen? Overweegt de Staatssecretaris om deel te nemen aan de vijftien pilots voor nieuwe internationale personenvervoerdiensten? Zo ja, om welke internationale diensten zou dit gaan?**

Zie ook het antwoord op vraag 17. De Europese Commissie verwacht een uitvraag voor 15 pilots voor het zomerreces te willen publiceren. Ik zie dat als kans om gestructureerd samen te werken met andere lidstaten,

<sup>23</sup> Zie Bijlage bij Kamerstuk 21 501-33, nr. 850

Europese Commissie en stakeholders om kansrijke nieuwe internationale treindiensten en daaraan verwante diensten te bevorderen en zal me ervoor inzetten dat Nederland deelneemt aan één of meerdere van deze pilots. Hierbij zijn voor Nederland de treindiensten zoals opgenomen in de intentieverklaring Trans Europe Express<sup>24</sup> een belangrijk vertrekpunt. Dat betreft treindiensten vanuit Nederland richting Warschau, Wenen, Rome en Madrid. Ook zijn de bestemmingen opgenomen in de Actieagenda Trein en Luchtvaart van belang. Samenwerking met sectorpartijen is daarbij essentieel.

### **Partij voor de Dieren-fractie**

**39. De leden van de Partij voor de Dieren-fractie zijn tevreden over het gegeven dat er met enthousiasme gekeken wordt naar de noodzaak om internationaal spoor te bevorderen. Deze leden missen echter wel een mate van urgentie. De klimaatcrisis die bestreden moet worden, is geen zaak meer van de toekomst. De klimaatcrisis is hier en wordt nog elke dag erger. Tegelijk is de klimaatimpact van het personen- en goederenvervoer zoals we dat nu georganiseerd hebben wezenlijk en de (internationale) trein is een van de weinige vervoerssectoren die (relatief) gemakkelijk te verduurzamen is of zelfs al verduurzaamd is. Daarom vragen deze leden welke manieren de Staatssecretaris ziet om nog steviger in te zetten op het bevorderen van het internationale treinverkeer.**

Bevorderen van internationaal treinverkeer zal op dit moment de klimaatimpact van transport verlagen en ook daarom zet ik mij daarvoor in. Ten aanzien van het internationaal personenvervoer per spoor zie ik de uitvoering van de maatregelen uit het actieplan van de Europese Commissie als kans om dit vervoer te stimuleren. Daarbij zijn ook inspanningen nodig op nationaal niveau, o.a. op het gebied van het bevorderen van voldoende beschikbare infrastructurele capaciteit voor deze internationale verbindingen. Ten aanzien van het spoorgoederenvervoer zal ik bij de herziening van de verordening 913/2010/EC over spoorgoederencorridors ook inzetten op het bevorderen van beschikbaarheid van voldoende infrastructurele capaciteit en het wegnemen van bottlenecks.

**40. De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen wat precies bedoeld wordt wanneer men spreekt over een «gelijk speelveld» tussen verschillende transportmodaliteiten, aangezien er wezenlijke verschillen (vooral in klimaatimpact) zitten tussen de verschillende modaliteiten. Kortom, wat bedoelen de Minister en Staatssecretaris (en de Europese Commissie) wanneer zij verwijzen naar hun inzet om te komen tot een gelijk speelveld tussen modaliteiten? Gaat het dan alleen om het verder beprijzen van de negatieve (klimaat)effecten die andere modaliteiten zoals vlieg-, vaar- en wegverkeer hebben?**

Bij het bevorderen van een gelijk speelveld op Europees niveau gaat het onder andere om het beprijzen en verduurzamen van alle transportmodaliteiten. De inzet van het kabinet staat daarbij beschreven in het BNC-fiche over de Commissievoorstellen Fit for 55<sup>25</sup>. Het gaat dan bijvoorbeeld om bronbeleid, zoals de aanscherpen van de eisen aan de CO<sub>2</sub>-uitstoot van lichte en zware voertuigen, het realiseren van de randvoorwaarden voor duurzame alternatieven op vlak van transport, door Europese eisen

<sup>24</sup> Kamerstuk 21 501-33, nr. 868

<sup>25</sup> Kamerstuk 22 112, nr. 3201



voldoende laad en tank infra voor voertuigen op elektriciteit of waterstof die nodig zijn om doorlopende reizen in Europa langs de transportcorridors te kunnen realiseren, en het introduceren van instrumenten voor het beprijzen van CO<sub>2</sub>-uitstoot waar nog geen sprake van is, zoals bij de uitbreiding van de emissiehandel naar de transportsector. Daarnaast zijn er acties om het gebruik van het spoor als relatief duurzame modaliteit te bevorderen. Het gaat dan bijvoorbeeld om verbeteren interoperabiliteit (zoals aanleg van het Europese beveiligingssysteem ERTMS), bevorderen capaciteit en kwaliteit van de infrastructuur en de toegangsvoorwaarden tot de spoorwegmarkt voor vervoerders.

**41. De leden van de Partij voor de Dieren-fractie lezen ook dat de Commissie onderzoekt of lidstaten het luchtverkeer op bepaalde routes kunnen beperken ten gunste van duurzame spooralternatieven. Deze leden steunen dat van harte en vragen de Minister naar zijn positie. Deze leden gaan ervan uit dat de Minister dit beleid steunt, omdat de Kamer ook met bijvoorbeeld de gewijzigde motie van het lid Kröger (Kamerstuk 29 984, nr. 824) in 2019 al opriep om lijnvluchten tussen Amsterdam en Brussel uit te faseren. Durft de Minister, naast de inzet om de trein aantrekkelijker te maken, ook in te zetten op het verder normeren van de luchtvaartsector, zodat die zich binnen het fair-share naar rato CO<sub>2</sub>-plafond van 2,3 megaton (voor de Nederlandse luchtvaart) gaat bevinden? Zo nee, waarom niet? Is de Minister bereid er bij de Europese Commissie op aan te dringen om met een lijst van korte vluchten te komen die nu al beperkt kunnen worden, omdat er goede duurzame alternatieven over het spoor beschikbaar zijn? Zo nee, waarom niet?**

Zoals bij vraag 26 is aangegeven verwelkom ik de voorstellen van de Commissie voor het bieden van mogelijkheden voor het beperken van vliegroutes daar waar duurzamere alternatieven bestaan. De huidige juridische mogelijkheden voor het verbieden van specifieke routes binnen de geliberaliseerde Europese markt zijn zeer beperkt. De Europese Commissie heeft in haar voorstel aangegeven dat zij de mogelijkheden zal bestuderen, de uitkomsten hiervan wacht ik af. Ik zet in op het verder opschalen van de internationale trein, onder andere op de route Amsterdam-Brussel, met het oog op het bieden van keuzemogelijkheden aan de reiziger.

Naast het aantrekkelijker maken van de trein heeft het kabinet in de Luchtvaartnota 2020–2050 lange termijn CO<sub>2</sub>-reductiedoelen voor de luchtvaart vastgesteld en werkt een CO<sub>2</sub>-plafond uit als instrument om deze doelen te borgen. De second opinion van drie hoogleraren die de Minister van Infrastructuur en Waterstaat uw Kamer recent heeft doen toekomen<sup>26</sup> heeft reeds laten zien dat het «fair share» waar uw Kamer voor pleit niet op objectieve gronden te bepalen valt. Het bepalen welke sectoren op welk tempo moeten verduurzamen op basis van het technische potentieel is een politieke keuze. Naast de reeds in gang gezette beleidsinitiatieven, zoals een CO<sub>2</sub>-plafond, is de Minister van Infrastructuur en Waterstaat niet voornemens om in te zetten op strengere nationale normering.

**42. De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen of de Minister en Staatssecretaris verder kunnen duiden wat zij bedoelen met het bevorderen van vliegtuig-treinconnecties. Worden daarmee combitickets bedoeld waarmee meer Duitse en Belgische reizigers kunnen worden verleid om via Schiphol internationaal te vliegen? Naar de mening van deze leden is dat**

<sup>26</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 907

**niet waar het beleid ter bevordering van het internationale treinverkeer op gericht zou moeten zijn. Hoe ziet de Staatssecretaris dat?**

Binnen de Actieagenda Trein en Luchtvaart heeft het bevorderen van vliegtuig-trein connecties als doel om op 6 prioritaire bestemmingen (Brussel, Parijs, Londen, Düsseldorf, Frankfurt en Berlijn) de internationale trein als alternatief voor het vliegtuig te bevorderen. Deze zes bestemmingen namen tot dat de COVID-19 pandemie zich aandienende ongeveer 14% van het aantal vliegbewegingen van en naar Schiphol voor hun rekening. Daarbij is voor de komende decennia een groeiende (internationale) vervoersvraag voorzien. Deze bestemmingen worden eveneens genoemd in rapporten van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM): «Substitutiemogelijkheden van luchtvaart naar spoor» (2018) (Bijlage bij Kamerstuk 29 984, nr. 783) en «Op reis met het vliegtuig, trein of bus» (2019). Het doel van verbeterde trein vliegtuig-connecties is om het voor reizigers van en naar deze steden makkelijker te maken om met de trein naar Schiphol te reizen, in plaats van met het vliegtuig.

**43. De leden van de Partij voor de Dieren-fractie lezen in het fiche dat de Commissie onderzoekt of een vrijstelling (of nultarief) van btw op internationale treintickets mogelijk is. Het kabinet geeft aan dat het dit onderzoek steunt, maar deze leden vragen de Staatssecretaris of zij niet alleen een onderzoek naar de mogelijkheid steunt, maar of zij ook een daadwerkelijke vrijstelling steunt. Wat deze leden betreft is dat verstandig en zij roepen de Staatssecretaris ertoe op zo'n voorstel te steunen.**

Zie het antwoord op vraag 7.

**44. De leden van de Partij voor de Dieren-fractie lezen aangaande de tickets ook dat er verder gewerkt wordt aan een multimodaal ticketingsysteem voor reizigers. Kan de Staatssecretaris aangeven of daarbij, vanuit het belang van de privacy, wel gewerkt wordt aan een systeem dat in ontwerp en gebruik de meest privacyvriendelijke uitgangspunten hanteert? Kan en wil de Staatssecretaris benadrukken dat privacy by design en privacy by default gewenste uitgangspunten zijn? Zo nee, waarom niet?**

Alle systemen dienen sowieso te voldoen aan de geldende Europese privacywetgeving. Daarbij is het inderdaad gewenst om reeds bij het ontwerp van het systeem de geldende privacyregels in acht te nemen voor zowel de ontwikkeling van het systeem als de daaraan gekoppelde ticketing diensten. Voor de daadwerkelijke instellingen in het systeem is het daarnaast gewenst om het zogenaamde privacy by default principe te hanteren, waarmee alle standaard instellingen zo privacy vriendelijk mogelijk dienen te zijn.

**45. De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen de Staatssecretaris verder nog hoe het voorliggende voorstel gaat uitpakken (en of dat verschilt) voor de reizigers die nét de grens over willen ten opzichte van reizigers die een langere internationale reis maken.**

Het actieplan van de Europese Commissie richt zich op kort grensoverschrijdend spoorvervoer en internationaal personenvervoer op de lange afstand. De actiepunten die de Europese Commissie noemt hebben ook effect op beide marktsegmenten. Sommige actiepunten zullen belangrijker zijn voor kort grensoverschrijdend vervoer (zoals de richtsnoeren voor openbare dienstcontracten per spoor) en andere actiepunten zullen

belangrijker zijn voor internationaal personenvervoer over de langere afstand (zoals mogelijk de toegang tot financiering van rollend materieel in situaties zonder openbare dienstcontract). Bij de uitvoering van het actieplan dienen de effecten op de beide marktsegmenten te worden betrokken.

**46. De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen ook wat het beleid van de Staatssecretaris is om een goede internationale spoorverbinding tot stand te brengen tussen Noord-Nederland en Bremen/Hannover/Kopenhagen, zeker gegeven het feit dat in 2029 de Fehmarnbeltverbinding tussen Duitsland en Denemarken gereed komt, die een stevige reductie van de reistijd richting Kopenhagen/Scandinavië kan betekenen. Deze leden zouden het zeer teleurstellend vinden als Duitsland en Denemarken voor miljarden investeren in een goede, snelle treinverbinding en Nederland daar niet op aangesloten wordt. In dat licht is de door het kabinet verwoorde zuinigheid in het fiche over het TEN-T ook teleurstellend. Waarom wil het kabinet vasthouden aan de «escape»-mogelijkheid uit de verordening om de doelen niet te halen met een beroep op het gebrek aan financiële middelen? Als het kabinet niet bereid is de noodzakelijke middelen beschikbaar te stellen, rijst de vraag hoe geloofwaardig de door het kabinet onderschreven ambitie is.**

Zoals in het BNC-fiche TEN-T is vermeld, is het kabinet positief over de doelstelling van TEN-T om de van oorsprong 27 nationale netwerken aaneen te sluiten tot één veilig, duurzaam en slim Europees netwerk. Dit is voor Nederland van groot belang, aangezien een geïntegreerd trans-Europees transportnetwerk de kwaliteit van de achterlandverbindingen van de Nederlandse mainports ten goede komt en kan bijdragen aan de bevordering van het internationaal personenvervoer per spoor. Met een goede aansluiting op het Duitse HSL-netwerk en hubs over de grens, kan Nederland meeprofiteren van de verbeterde verbinding richting de Scandinavische landen. Als onderdeel van het onderzoek naar de Lelylijn wordt eveneens bezien welke kansen dit biedt voor betere internationale treinverbindingen met het noorden van Duitsland. De inzet voor de Wunderlinie van Groningen naar Leer en in een volgende fase naar Bremen is hierin een eerste stap. Tegelijkertijd moet gerealiseerd worden dat de implementatie van het TEN-T beleid grote investeringen met zich meebrengt. In de huidige TEN-T verordening is daarom, met instemming van de Europese Commissie, een bepaling opgenomen over de beschikbaarheid van financiële middelen. Het kabinet ziet geen reden om een dergelijke bepaling in een herziene TEN-T verordening niet opnieuw op te nemen.

#### **ChristenUnie-fractie**

**47. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen welke andere lidstaten naast Duitsland een btw-vrijstelling of verlaging hebben ingevoerd voor treinvervoer. Overweegt de Staatssecretaris ook een verlaging van de btw op internationaal treinvervoer? Deze leden zijn benieuwd naar de effecten van een lager btw-tarief op internationaal treinvervoer en vragen of de Staatssecretaris bereid is in overleg te treden met Duitsland om inzicht te krijgen in de eerste resultaten van de in 2020 ingevoerde btw-verlaging.**

Zie ook het antwoord op vraag 7.

Duitsland heeft besloten treinreizen per 2020 in het lage btw-tarief van 7% te laten vallen. Het effect van die aanpassing is nog moeilijk vast te stellen

gegeven de beperkingen van de afgelopen twee jaar voor het treinverkeer door de COVID-19 pandemie.

**48. De leden van de ChristenUnie-fractie zijn ook benieuwd naar de appreciatie van de Staatssecretaris over de extra regelgeving vanuit de Europese Commissie om de capaciteit van spoorwegen beter te beheren en te coördineren. Deze leden vragen of de Staatssecretaris tekortkomingen ziet binnen het huidige capaciteitsbeheer en vragen of centrale coördinatie daadwerkelijk nodig is.**

Zie het antwoord op vraag 14.

#### **BBB-fractie**

**49. Het lid van de BBB-fractie ondersteunt de inspanningen om personenvervoer, ook op lange afstand en internationaal, te bevorderen. Personenvervoer over lange afstand over het spoor kan luchtvaart op relatief korte afstand vervangen. Dit lid is er voorstander van dat dit onderzocht wordt en is benieuwd naar de Actieagenda Trein en Luchtvaart.**

Op 17 februari 2022 is uw Kamer door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat geïnformeerd over de voortgang van de Actieagenda Trein en Luchtvaart via de beantwoording op brieven van bewonersorganisaties over luchtvaart<sup>27</sup>.

**50. Het lid van de BBB-fractie leest dat een van de maatregelen om het personenvervoer te bevorderen btw-vrijstelling op internationale treintickets is. Dit lid vraagt of de Staatssecretaris in beeld heeft hoe dit in Nederland zou uitpakken en of dat gevolgen heeft voor de binnenlandse tickets. Is de Staatssecretaris ook van plan om een btw-verlaging door te voeren?**

Zie het antwoord op vraag 7.

**51. Het lid van de BBB-fractie vraagt of de wens vanuit de Europese Commissie om trajecten te realiseren waar 160 kilometer per uur gereden wordt, haalbaar is in Nederland en welke knelpunten daar eventueel te verwachten zijn. Dit lid ziet dat de Europese Commissie ook meer nachttreinen wil. Dit lid kan zich voorstellen dat dit in het dichtbevolkte Nederland tot overlast kan leiden en vraagt ook hierover aan de Staatssecretaris of dit in beeld is of onderzocht gaat worden.**

In het voorstel voor herziening van de TEN-T verordening stelt de Europese Commissie een nieuw criterium voor ten aanzien van de infrastructuur van de kernnetwerkcorridors: de mogelijkheid om 160 kilometer per uur te kunnen rijden voor passagierstreinen. In de uitvoeringstoets van ProRail worden de gevolgen van dit criterium nader onderzocht. Wat betreft overlast geldt dat rekening wordt gehouden met de geluidsnormen en leefbaarheid in een gebied bij infrastructuurinvesteringen om lijnsnelheden van 160kmph mogelijk te maken. Vooraf moet getoetst worden aan de geldende normen, zoals de geldende geluidproductieplafonds, ter bescherming van de omgeving bij spoorwegen en om ervoor te zorgen dat de hinder voor de omgeving wordt beperkt. Waar nodig zullen ook maatregelen worden afgewogen. Voor de planning van alle treinen en dus ook nachttreinen op een baanvak geldt dat ook dat

<sup>27</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 909

deze moeten passen binnen de geluidsproductieplafonds. De beleving van het geluid is in de avond en de nacht hinderlijker bij mensen dan overdag. Een passerende trein wordt meegenomen bij het berekenen van het geluidsniveau waarbij deze in de avond en nacht zwaarder mee tellen. De avond heeft een strafcorrectie van 5 dB en de nacht van 10 dB. Hierdoor is er in de avond en nacht minder ruimte om treinen te laten rijden dan overdag.

**52. Het lid van de BBB-fractie heeft vragen over de voorgestelde verlaging van de gebruiksvergoeding. De eerste vraag is of gegarandeerd kan worden dat dit daadwerkelijk tot verlaging van de ticketprijs leidt. De tweede vraag gaat over de opmerking van de Minister in de Kamerbrief over dit actieplan: «immers verlaging van de gebruiksvergoeding zal moeten worden gecompenseerd door additionele publieke financiering van de infrastructuur». Wat wordt hier precies mee bedoeld?**

Een eventuele verlaging van de gebruiksvergoeding zal leiden tot lagere kosten voor de spoorvervoerder(s). Het is aan de spoorvervoerders, rekening houdend met eventuele concessievoorwaarden over tarieven, om te bepalen of dit daadwerkelijk zal leiden tot verlaging van ticketprijzen voor de reiziger. Een garantie voor een lagere ticketprijs is er daarmee niet. Spoorvervoerders die rijden op basis van een concessie voor openbaar spoorvervoer (waaronder NS), zullen bij besluitvorming over de ticketprijzen ook rekening moeten houden met de bestaande concessieafspraken over tarieven.

Het actieplan van de Europese Commissie geeft aan dat de Commissie overweegt om de mogelijkheden te verruimen om staatssteun te kunnen verlenen aan de infrastructuurbeheerder(s) gericht op verlaging van de gebruiksvergoeding. Indien een lidstaat besluit tot verlenen van staatssteun aan de infrastructuurbeheerder kan de gebruiksvergoeding voor de vervoerders daarmee worden verlaagd. Door deze staatssteun neemt de publieke financiering van de infrastructuurbeheerder toe en nemen de lasten van de spoorvervoerders af.

**53. Het lid van de BBB-fractie vraagt of alle aangesloten EU-landen dan overgaan tot het verlagen van die gebruiksvergoeding. Of is elke lidstaat vrij om dit te bepalen? Zo ja, is er dan geen sprake van een ongelijk speelveld?**

Het is aan individuele EU-lidstaten om te bepalen of er staatssteun wordt verstrekt met het oog op verlaging van de gebruiksvergoeding. Er kunnen verschillen ontstaan tussen lidstaten met consequenties voor het gelijke speelveld. De lidstaten dienen conform art 37 van richtlijn 2012/34/EU ervoor te zorgen dat infrastructuurbeheerders samenwerken op het gebied van vaststelling van de gebruiksvergoeding voor (internationale) treindiensten.

**54. Het lid van de BBB-fractie denkt dat er door internationale afstemming nog veel voordeel te halen valt. Met name de afstemming met Duitsland en België is voor Nederland van groot belang. In de huidige praktijk blijken de verschillen, bijvoorbeeld in systemen waarmee gewerkt wordt, groot. Kan de Staatssecretaris schetsen of er zicht is op het werken met dezelfde systemen of betere aansluiting van de systemen? Welke obstakels zijn er op dit onderwerp? Het kabinet wil zelf interoperabiliteitsverdragen sluiten met buurlanden. Wat wil de Staatssecretaris met deze verdragen bereiken en per wanneer?**

Zie het antwoord op vraag 4.

**55. Het lid van de BBB-fractie merkt op dat er nog veel grote investeringen in het spoornet nodig zijn, zowel in Nederland als internationaal. Kan de Staatssecretaris een inschatting geven van hoe realistisch dit actieplan is in dat licht?**

Verdubbeling van het hogesnelheidsvervoer in de Europese Unie per 2030 zoals voorzien in de slimme en duurzame mobiliteitsstrategie van 2020 is haalbaar gezien de grote reeds gedane en voorziene investeringen in hogesnelheidsinfrastructuur in de EU-lidstaten. Daarnaast agendeert de Commissie terecht onderwerpen waarvoor minder investeringen nodig zijn, maar met groot potentieel effect (zoals rail ticketing). De voorstellen van de herziening van de TEN T guidelines hebben wel gevolgen voor de benodigde investeringen in spoorweginfrastructuur. Het actieplan voegt daar geen extra benodigde investeringen in de infrastructuur aan toe.