

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de geannoteerde agenda van de informele Transportraad op 20 en 21 oktober 2022 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 969).

De voorzitter van de commissie,
Tjeerd de Groot

De adjunct-griffier van de commissie,
Meedendorp

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave	blz.
Inleiding	2
VVD-fractie	2
D66-fractie	3
GroenLinks-fractie	5
BBB-fractie	5

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de geannoteerde agenda van de Informele Transportraad. Zij hebben hierbij hebben nog enkele vragen.

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van de geannoteerde agenda van de informele bijeenkomst van EU-transportministers d.d. 20–21 oktober 2022. Zij hebben daarbij nog enkele vragen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de geannoteerde agenda voor de Informele Transportraad en hebben hierover nog enkele vragen.

Het lid van de BBB-fractie heeft kennisgenomen van de brief van de Minister betreffende de Informele Transportraad op 20 en 21 oktober 2022. Dit lid heeft nog wel een aantal vragen.

VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie lezen dat de Staatssecretaris zich in de Transportraad op 2 en 3 juni 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.

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.

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.

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?

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?

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?

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

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 ticketingsysteem 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.

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.

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 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.

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?

D66-fractie

Spoor infrastructuur en de ontwikkeling van hogesnelheidslijnen

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?

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?

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? 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? Voorts vragen deze leden naar de status van de uitvoering van de motie-Bouchallikh/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?

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?

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?

Solidariteitscorridors

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 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?

Trans-Europese Transportnetwerken (TEN-T)

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

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

GroenLinks-fractie

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

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?

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-Bouchallikht c.s.¹, 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?

BBB-fractie

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

¹ Kamerstuk 29 984, nr. 999.

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?

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?

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?

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 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?