

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 Transportraad van 5 december 2022 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 980), het fiche: Mededeling Europees noodplan voor vervoer (Kamerstuk 22 112, nr. 3466), de brief inzake Kabinetsappreciatie Verordening tijdelijke erkenning Oekraïense rijbewijzen (Kamerstuk 22 112, nr. 3464), het verslag van een schriftelijk overleg over het verslag EU-Transportraad d.d. 2 juni 2022 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 965), de brief inzake uitvoerbaarheidstoets TEN-T verordening (Hoofdvaarwegennet en Hoofdwegennet) en onderhandelingsinzet (Kamerstuk 22 112, nr. 3524), de voortgangsbrief Trans-Europees Vervoersnetwerk (TEN-T), spoorvervoer (Kamerstuk 22 112, nr. 3532) en het verslag van de informele bijeenkomst van EU-transportministers van 20 en 21 oktober 2022 en consultatie technische controles omtrent de herziening van het pakket technische controles (Kamerstuk 21 501-33, nr. 978).

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
Inbreng rapporteur TEN-T, het lid Van Ginneken (D66)	2
VVD-fractie	3
D66-fractie	4
BBB-fractie	6

Inleiding

De rapporteur, het lid Van Ginneken, wil haar dankbaarheid uitspreken aan de Staatssecretaris namens de commissie voor het onderzoeken van de uitvoerbaarheid van het wijzigingsvoorstel Trans-Europese Transportnetwerken (TEN-T). Ook wil zij haar dank uitspreken voor de inzet van de Staatssecretaris om de Lelylijn op te nemen in het TEN-T netwerk. De rapporteur heeft nog enkele vragen.

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de stukken inzake de Transportraad. Zij hebben hierbij nog enkele vragen.

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van de geannoteerde agenda van de Transportraad van 5 december. Zij hebben nog verschillende vragen.

Het lid van de BBB-fractie heeft kennisgenomen van informatie betreffende de Transportraad op 5 december 2022, en heeft nog een paar vragen.

Inbreng rapporteur Herziening TEN-T-verordening, het lid Van Ginneken (D66)

De rapporteur vraagt de Staatssecretaris waarom de volledige opname van Zwolle-Twente-Münster in het uitgebreide netwerk niet is gelukt of haalbaar is. Is hier niet een vergelijkbare onderhandeling met Duitsland op zijn plaats?

De rapporteur vraagt de Staatssecretaris de Kamercommissie op de hoogte te houden over de financiële implicaties van het TEN-T voorstel en na akkoord in de trilog een uitgebreide brief te sturen over de planning rond de uitvoering en financiering van het voorstel. Kan de Staatssecretaris – concreet – ingaan op de beoogde cofinanciering vanuit de Connecting Europe Facility (CEF)?

De rapporteur moedigt de Staatssecretaris aan zich in te blijven inspannen voor een zo ambitieus mogelijk voorstel, passend bij de internationale spoorambities van de Staatssecretaris. Met een slimme spreiding van kosten en synergie met bestaande infrastructurele ingrepen die reeds gepland staan, moet een hoop mogelijk zijn. Deelt de Staatssecretaris deze opvatting? Hoe groot is de financiële uitdaging zoals die door ProRail wordt benoemd? Kan de Staatssecretaris ingaan op de redenen waarom het European Rail Traffic Management System (ERTMS) buiten de taxatie is gehouden van de uitvoeringstoets? Kan de Staatssecretaris ingaan op welke delen van het traject zij het wel wenselijk acht te voldoen aan de mogelijkheid om 160 kilometer per uur te kunnen rijden? Zijn er trajecten in Nederland waar het wenselijk is deze mogelijkheid nadrukkelijk wel te hebben?

VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie constateren dat we als land in de Europese Unie (EU) vooroplopen in de elektrificatie van auto's. Deze leden lezen dat er een nieuwe EU-afspraken is gemaakt, waarbij er vanaf 2035 geen nieuwe benzine- en dieselauto's mogen worden verkocht. Deze leden willen weten hoe de praktische uitvoering hiervan eruit gaat zien in Europa, aangezien nieuwe elektrische auto's duur zijn, er vrijwel geen tweedehands markt is en het elektriciteitsnet het vaak niet aankan. Deze leden willen weten of hiervoor in EU-verband een tijdspad is gemaakt. Ook willen deze leden weten hoe EU-landen omgaan met deze uitdagingen.

De leden van de VVD-fractie constateren dat we een goede EU-laadinfrastructuur nodig hebben, zodat onze transportsector kan blijven zorgen voor al die banen. Deze leden zien dat we als Nederland hierin vooroplopen en dat we daarom moeten blijven onderzoeken, ontwikkelen en investeren in onze laadinfrastructuur. Deze leden constateren dat de geschatte kosten van laadinfrastructuur voor schepen in de Rotterdamse haven 300 miljoen euro zijn. Deze leden willen weten wat de geschatte kosten zijn voor schepen in onze regionale havens. Deze leden willen ook weten wat de geschatte kosten van laadinfrastructuur zijn voor vliegtuigen op Schiphol en onze regionale luchthavens.

De leden van de VVD-fractie constateren dat het efficiënt is om grote schepen die aan wal liggen aan een walstroomaansluiting te helpen, maar dat het nog niet efficiënt is voor kleine schepen. Dit komt omdat kleine schepen in de rest van de EU nog geen walstroomaansluiting krijgen. Deze leden willen weten of de Minister zich hiervoor in EU-verband gaat inzetten.

De leden van de VVD-fractie constateren dat er oneerlijke concurrentie ontstaat doordat de lucht- en scheepvaart uit de EU-landen zich aan de klimaat- en staatssteunregels van de EU moeten houden, maar de lucht- en scheepvaart uit Turkije en het Midden-Oosten niet. Onder de EU-klimaatregels geldt bijvoorbeeld een bijmengverplichting om fossiele brandstoffen bij te mengen met biobrandstoffen. Deze leden willen weten of de Minister zich hiervoor in EU-verband inzet en welke concrete stappen nu worden genomen tegen Turkije en het Midden-Oosten. Ook willen deze leden weten of dit nu wordt meegenomen bij het sluiten van nieuwe lucht- en scheepvaartverdragen.

De leden van de VVD-fractie hebben in een eerder luchtvaartdebat gevraagd om te onderzoeken hoe we de concurrentiepositie van Schiphol kunnen behouden, door bijvoorbeeld een Europese CO₂-grensheffing of een Europese invliegbelasting. Deze leden willen weten wat de stand van zaken is.

De leden van de VVD-fractie constateren dat volgens de EU TENT-T verplichting de goederentrein van 740 meter in 2030 moet worden gefaciliteerd op het TEN-T kernnetwerk. Deze leden herinneren de Minister aan een brief van de vorige Staatssecretaris over het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer, waarin de bereidheid is uitgesproken om te investeren in voorzieningen om de goederentreinen van 740 meter beter in de dienstregeling in te passen. Deze leden constateren dat dit vandaag de dag nog steeds geen onderdeel is van de dienstregeling. Deze leden willen weten welke stappen er nog moeten worden gezet om deze extra lange goederentrein breed in te zetten en wat het tijdspad is om in 2030 aan de TENT-T verplichting te kunnen voldoen. Ook willen deze leden weten in hoeverre hiervoor middelen beschikbaar zijn in het Mobiliteitsfonds.

De leden van de VVD-fractie constateren dat in de voortgangsbrief over TEN-T staat dat uit onderzoek van ProRail blijkt dat de huidige beschikbare middelen, zoals het Mobiliteitsfonds en de potentiële fondsen vanuit de EU, niet toereikend genoeg zijn om een volledige implementatie van het ERTMS op het Nederlandse deel van het TEN-T netwerk te realiseren. Deze leden vragen de Staatssecretaris hierop te reflecteren en willen weten wat dit betekent voor de doelstellingen binnen de uitrol van ERTMS in Nederland. Deze leden constateren verder dat de Europese Commissie een voorstel heeft gedaan voor het opnemen van de corridor Zwolle-Twente-Münster (traject Zwolle-Wierden) op het Nederlandse TEN-T netwerk. De Staatssecretaris heeft voorgesteld dit traject uit het nieuwe kernnetwerk te halen. Deze leden willen weten waarom dit gedaan is en in hoeverre dit ambities voor dit traject zou kunnen schaden.

De leden van de VVD-fractie constateren dat Nederland, België, Luxemburg en het Duitse Nedersaksen het luchtruim boven 3.000 meter hebben laten overnemen door Eurocontrol. Eurocontrol heeft aangegeven dat het luchtruim boven Noord-Frankrijk een grote bottleneck is voor vliegroutes en dat ze deze vliegroutes fors kunnen verkorten door dit stuk luchtruim over te nemen van Frankrijk. Deze leden lezen dat de Minister dit met Frankrijk heeft besproken. Deze leden willen weten wat de precieze reactie van Frankrijk was. Ook willen deze leden weten welke concrete stappen er nu worden genomen om dit stuk luchtruim over te nemen van Frankrijk.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de Raadsvoorzitter de stand van zaken gaat presenteren met betrekking tot «Single European Sky 2+». Deze leden willen weten hoeveel brandstof en CO₂ luchtvaartmaatschappijen hiermee kunnen besparen. Ook willen leden weten wat de voordelen van één Europees luchtruim zijn voor ons land en welke zorgen Nederland in EU-verband heeft ingebracht. Deze leden willen weten of de Minister de voordelen voor ons land ook zwaarder vindt wegen en zich in EU-verband hiervoor gaat inzetten om zo snel mogelijk tot één Europees luchtruim te komen.

D66-fractie

TEN-T

De leden van de D66-fractie lezen dat in de Transportraad wordt afgestemd op een Raadsakkoord. Zij vragen de Staatssecretaris in te gaan op de verwachte positie van het Europees Parlement in relatie tot de verwachte raadspositie. Deze leden danken de Staatssecretaris voor haar inzet voor het opnemen van de Lelylijn in het TEN-T netwerk. Zij vragen haar de Kamer blijvend op de hoogte te houden over ontwikkelingen rond de gesprekken met Duitsland.

De leden van de D66-fractie moedigen de Staatssecretaris aan zich in te spannen voor een zo ambitieus mogelijk TEN-T pakket. Dit komt de internationale spoorverbindingen tussen Europese lidstaten ten goede en kan bijdragen aan het versnellen van het tot stand brengen van nieuwe verbindingen. Deze leden beseffen dat er flinke kosten gemoeid gaan met extra eisen die komen kijken bij opname in de TEN-T kern en in het uitgebreide netwerk. Tegelijkertijd zien deze leden kansen om de kosten te spreiden over de tijd, gezien de einddoelstelling(en) van 2040 en 2050. Deze leden vragen de Staatssecretaris nadrukkelijk in te gaan op synergie met andere Europese en nationale investeringen in spoorinfrastructuur. Welke kostenbesparende maatregelen zijn denkbaar als gevolg van slimme combinaties met ERTMS, Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) en overige investeringen uit het Mobiliteitsfonds? Als immers toch

«de schop toch de grond in gaat», moeten slimme en kostenbesparende opties denkbaar zijn, zo redeneren deze leden. Deelt de Staatssecretaris deze opvatting en kan zij toezeggen, na een akkoord in de triloof fase, de Kamer te informeren over de kansen die zij hiertoe ziet? Ziet de Staatssecretaris nog opties om vast te houden aan de eisen en ambities voor TEN-T infrastructuur als optie en geen verplichting voor lidstaten? Kan de Staatssecretaris zich hiervoor inzetten en daarbij nadrukkelijk de mogelijkheid om gebruik te maken van cofinanciering via de Connecting Europe Facility (CEF) in deze «opt-in»-gevallen te behouden?

De leden van de D66-fractie vragen de Staatssecretaris in te gaan op de (on)mogelijkheden en toepasbaarheid van het rijden van 160 kilometer per uur voor het Nederlandse spoor. Waar acht zij dat kansrijk? Waar kan dat niet, bijvoorbeeld vanwege het te druk bereden spoor in Nederland?

De leden van de D66-fractie lezen dat de Staatssecretaris kritisch staat tegenover het faciliteren van 740 meter lange treinen. Dit terwijl dit een belangrijke wens is van de spoorgoederensector om de rentabiliteit van het spoorgoederenproduct verder te verhogen. Bij welke verbindingen ziet de Staatssecretaris hier wel kans toe? Deelt zij de opvatting dat inzet hierop van belang is voor de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer? Hoe verhoudt zich dit tot de ambities van de Staatssecretaris voor de gewenste en in de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) voorziene modal shift? Ook hier vragen deze leden de TEN-T eisen te bezien in het bredere en langjarige perspectief van investeringen in het spoor en spoorgoederenvervoer specifiek.

De leden van de D66-fractie lezen dat Nederland met betrekking tot ontgassingsinstallaties heeft gepleit voor minder ambitie en het overlaten aan de markt van deze oplossingen. Hoe verhoudt zich dit tot eerder schrijven van de Staatssecretaris waarin zij pleitte voor het zo snel als mogelijk beëindigen van ongewenst ontgassen op Nederlandse wateren? Helpt een stevige norm voor ontgassinginstallaties juist niet bij het versneld een einde maken aan deze problematiek? Maakt Nederland zich nu niet (weer) afhankelijk van andere internationale afspraken om dit te beëindigen, ondanks herhaaldelijk aandringen van de Tweede Kamer?

De leden van de D66-fractie vragen de Staatssecretaris een overzicht te geven van de Nederlandse gemeenten die zich bevinden op het TEN-T netwerk en daarbij in te gaan op signalen die de Staatssecretaris heeft ontvangen van Nederlandse gemeenten die van de lijst afgehaald wensten te worden.

De leden van de D66-fractie vragen de Staatssecretaris nader in te gaan op de resultaten van het succesvol pleiten van Nederland voor het borgen van de thema's klimaatadaptie en actieve mobiliteit. Hoe krijgt dit zijn beslag? Gaat het hier om concrete (infrastructurele) normen of eisen? Voldoet Nederland hier (naar verwachting) al aan?

Spoorgoederenvervoer

De leden van de D66-fractie vragen de Staatssecretaris te reflecteren op de signalen uit de spoorgoederensector dat de kosten dat de kosten voor deze logistieke sector stijgen als gevolg van een stijging in de gebruikskosten. Kan de Staatssecretaris dit wellicht in Europees verband uiteenzetten? Is Nederland inderdaad relatief duur en, zo ja, hoe verhoudt zich dat tot de concurrentiepositie van de spoorgoederenvervoerders en de Nederlandse zeehavens? Hoe ziet zij dit in het licht van de recente ambities in de «modal shift»-brief? Klopt het dat de regeling «Tijdelijke simuleringsregeling spoorgoederenvervoer» in 2023 afloopt en gaat de

Staatssecretaris hier opvolging aan geven? Wanneer kan de Kamer haar aangekondigde spoorgoederenvervoerplan verwachten? Welke projecten lopen er op dit moment concreet in Nederland om het spoor geschikt te maken voor goederentreinen van 740 meter, en welke zitten er in de planning?

Binnenvaart

De leden van de D66-fractie lezen over de inzet van Nederland voor het toekomstbestendig maken van de binnenvaart (Naiades III). Deze leden vragen de Minister in te gaan op de kansen die hij ziet voor een vergroeningsfonds voor de binnenvaart. Welke opties heeft hij voor ogen? Kan dit voorzien in de beoogde vijf tot tien miljard die nodig wordt geacht? Hoe groot is de financieringsbehoefte van Nederlandse binnenvaartondernemers voor de vergroening van hun vloot?

Luchtvaart

De leden van de D66-fractie vragen de Minister in te gaan op de «compatibiliteit» van de eisen die mogelijk worden gesteld onder Single European Sky (SES) en de lopende luchtruimherziening. Wat is het verwachtte tijdpad van de afronding van Single European Sky? Ook vragen deze leden aan de Minister om een stand van zaken te geven van de ontwikkelingen rond Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA), waar verzwakking van het mechanisme eerder op de agenda stond. Deze leden zien daarin, zoals eerder in debat bepleit, redenen om het Emissions Trading System (ETS) voor de luchtvaart verder te versterken. Hoe ziet de Minister dat?

BBB-fractie

Het lid van de BBB-fractie leest in de toelichting van de Staatssecretaris, over de aangepaste kabinetsinzet naar aanleiding van de uitvoeringstoets van ProRail (d.d. 31 oktober 2022), dat bij de nadere Nederlandse inzet wordt voorgesteld de Lelylijn op het uitgebreid TEN-T kernnetwerk te plaatsen. Dit is in overeenstemming met de motie-Van Ginneken/Alkaya (Kamerstuk 35 925 A, nr. 68. Uit de beantwoording van de vragen die het lid van de BBB-fractie heeft gesteld over het aansluiten van de Lelylijn op het TEN-T netwerk blijkt dat er nog best veel onduidelijk is. Zo is het draagvlak in Friesland en Groningen onduidelijk, zijn er nog geen prognoses over het gebruiksnut voor Friesland en Groningen en zijn de negatieve gevolgen nog niet inzichtelijk. Dit wordt inzichtelijk in het MIRT-onderzoek. Desalniettemin heeft Nederland al gesprekken met Duitsland en de Europese Commissie om de Lelylijn aan te sluiten. Is het niet wat voorbarig om nu al gesprekken te voeren met Duitsland en de Europese Commissie over aansluiting van de Lelylijn op het TEN-T netwerk, terwijl er nog zoveel onduidelijkheden zijn? Waarom is er niet voor gekozen om deze vragen eerst te beantwoorden en ter input mee te nemen naar Brussel? Kan de Staatssecretaris aangeven wat er gaat gebeuren als Nederland, Duitsland en de Europese Commissie positief zijn over de aansluiting, maar de inwoners van Friesland en Groningen niet? En wat zou er gebeuren als Duitsland niet wil meewerken?

Het lid van BBB-fractie heeft ook nog een vraag over de financiering. In het regeerakkoord is maar de helft van het benodigde geld voor de Lelylijn gereserveerd (3 miljard euro). Hoe heeft de Staatssecretaris voor ogen dat het overige deel wordt gefinancierd? Hoe belangrijk is Europese cofinanciering in dit project? En is het van noodzaak voor de Europese financiering van de Lelylijn om te worden aangesloten op het TEN-T

netwerk? Wat gebeurt er met de financiering als de Lelylijn niet wordt aangesloten op het TEN-T netwerk?