

Vergaderjaar 2022–2023

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 969

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 10 oktober 2022

Hierbij ontvangt u de geannoteerde agenda van de informele bijeenkomst van EU-transportministers d.d. 20-21 oktober 2022.

De inhoud van deze geannoteerde agenda geeft de meest recente stand van zaken weer. Mocht de agenda op belangrijke punten veranderen, dan wordt u hierover tijdens het schriftelijk overleg d.d. 13 oktober a.s. geïnformeerd.

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

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

I. Geannoteerde agenda

Op de agenda van de informele bijeenkomst van EU-transportministers staan naar verwachting beleidsdiscussies over een drietal onderwerpen. Ten eerste zal het voorzitterschap waarschijnlijk een discussie initiëren omtrent spoorinfrastructuur en de ontwikkeling van hogesnelheidslijnen. Tevens zullen de solidariteitscorridors en de impact van actuele ontwikkelingen (hoge energieprijzen, oorlog in Oekraïne) op het spoorvervoer worden besproken. Ook zal de ontwikkeling van spoorconnectiviteit onderwerp van gesprek zijn.

De inhoudelijke focus van deze bijeenkomst ligt in het verlengde van de aankondiging die het voorzitterschap deed tijdens de Transportraad d.d. 2 juni jl., waarbij het aangaaf zich tijdens zijn termijn in te zullen zetten voor o.a. voortgang op spoor- en connectiviteitsdossiers, waaronder ook TEN-T valt.

Spoorinfrastructuur en de ontwikkeling van hogesnelheidslijnen

Sinds de publicatie in december 2020 van de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit staat de bijdrage van het spoorvervoer aan de verduurzaming van het transportsysteem centraal.¹ De Nederlandse inzet is dat de Europese Commissie in de tweede helft van 2022 de voortgang presenteert van het actieplan² langeafstands- en grensoverschrijdend vervoer van december 2021.³ Onderdeel hiervan is de uitvraag onder de lidstaten door de Europese Commissie voor 10 proefprojecten voor nieuwe internationale treindiensten.⁴ Daarnaast voert de Europese Commissie in de tweede helft van 2022 een effectbeoordeling uit naar multimodale reisinformatie en heeft daartoe ook het *Multimodal Passengers Mobility Platform* opgericht.⁵ Nederland ziet verbetering van de internationale rail ticketing, inclusief mogelijkheden voor verkoop van railtickets door derde partijen, als een prioriteit en zal dit waar mogelijk ondersteunen. Marktinitiatieven, zoals de *ticketing roadmap*⁶ van de *Community of European Railways* (CER) zijn reeds gestart. Daarnaast is Nederland positief over het voornemen van de Europese Commissie over het verbeteren van het wetgevend kader voor internationale *rail ticketing*⁷. Een voorstel van de Europese Commissie wordt in 2023 verwacht. Een ander belangrijk initiatief van de Europese Commissie is het uitvoeren van een effectbeoordeling van de wijziging van de verordening voor de spoorgoederencorridors⁸. Deze effectbeoordeling adresseert met name het raamwerk voor capaciteitsverdeling voor zowel personen- als goederenvervoer per spoor. De Nederlandse inbreng bij de evaluatie van de Commissie daarvan heb ik u toegezonden op 12 september jl.⁹ Andere lidstaten steunen een actieve Europese agenda voor internationaal personenvervoer per spoor zoals ook blijkt uit het 2^e voortgangsverslag van het platform internationaal personenvervoer.¹⁰

¹ COM(2020) 789.

² Kamerstuk 22 112, nr. 3319.

³ Zie ook aanbiedingsbrief van Nederland en Oostenrijk bij de tweede voortgangsrapportage van het platform *International Rail Passenger Transport*, zoals opgenomen in het verslag Transportraad d.d. 2 juni 2022 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 937).

⁴ Kamerstuk 29 984, nr. 994.

⁵ C(2021) 8688.

⁶ <http://cer.be/publications/latest-publications/cer-ticketing-roadmap>.

⁷ BNC fiche 11 februari 2022: Kamerstuk 22 112, nr. 3319.

⁸ Verordening 913/2010/EC.

⁹ Kamerstuk 29 984, nr. 994.

¹⁰ Kamerstuk 21 501-33, nr. 937.

Daarnaast zal het voorzitterschap een discussie over de ontwikkeling van een netwerk voor hogesnelheidsinfrastructuur initiëren. Tsjechië heeft zelf in 2017 een programma voor ontwikkeling van hogesnelheidsinfrastructuur vastgesteld. Dat programma is nu in de planningsfase en behelst onder andere verbindingen met München, Dresden, Bratislava, Katowice, Wrocław en Wenen. Voor de ontwikkeling van hogesnelheidsvervoer is grensoverschrijdende infrastructuur nodig. Binnen het voorstel van de Europese Commissie tot herziening van de Trans Europese Netwerken voor Transport (TEN-T)¹¹ is geen voorstel opgenomen voor een gericht grensoverschrijdend hogesnelheidsnetwerk in de Europese Unie. De Nederlandse inzet is dat hogesnelheidsvervoer van belang is voor de gewenste *modal shift*¹² naar spoorvervoer en dat internationale samenwerking noodzakelijk is voor ontwikkeling van de infrastructuur en het vervoer. In de eerste plaats gaat het in Nederland om de bestaande aansluiting van de hogesnelheidslijnen naar Brussel, Parijs en Londen. In dit kader van het Toekomstbeeld OV zijn de Lelylijn en ook de mogelijke verbetering van het traject Utrecht – Arnhem relevant¹³. De Europese Commissie is daarbij door Nederland zowel mondeling als schriftelijk al geïnformeerd over de Nederlandse wens over opname van de Lelylijn in het TEN-T netwerk. Hogesnelheidstreinen maken voor het realiseren van directe verbindingen zowel gebruik van specifieke hogesnelheidsinfrastructuur als infrastructuur voor gemengd gebruik. Er is voorts nog geen gedeeld beeld tussen de Europese lidstaten over de noodzaak van eventuele aanvullende afspraken op Europees niveau ten behoeve van het ontwikkelen van grensoverschrijdend hogesnelheidsvervoer.

Impact van actuele ontwikkelingen op het spoorvervoer

De energiecrisis in Europa leidt tot extra vraag naar vervoer van vooral fossiele brandstoffen per spoor. Meerdere landen, waaronder Duitsland en Polen, zullen deze winter meer gebruik maken van kolen voor de energievoorziening. Duitsland heeft op 26 augustus jl. noodregelgeving¹⁴ in laten gaan om voorrang te geven aan het vervoer van deze «energietreinen» over spoor in de afhandeling (verkeersleiding) en in de planning van beschikbare (reserve)capaciteit. De lage waterstanden in de Rijn kunnen, vanwege de mogelijke beperkingen in de binnenvaart, de vraag naar deze energietreinen nog verder opstuwten. De Nederlandse positie is dat gebruik van spoorvervoer in Europa voor het benodigde transport van energiedragers in deze energiecrisis zoveel mogelijk moet worden benut, waarvoor in Nederland de Betuweroute bij uitstek geschikt is. Nederland hecht eraan de continuering van het overige verkeer (zoals intermodaal spoorvervoer en personenvervoer per spoor) zoveel mogelijk te waarborgen en treedt daartoe in overleg met de buurlanden. Naar verwachting zullen de overige betrokken lidstaten meewerken aan het faciliteren van transport per energietrein binnen bestaande afspraken.

De impact van de energiecrisis op het spoorvervoer kan ook aan de orde komen. Voor spoorvervoerders met een variabel elektriciteitscontract zijn de energiekosten door de energiecrisis sterk gestegen. Stijgende kosten

¹¹ Kamerstuk 22 112, nr. 3321.

¹² *Modal shift* is het verplaatsen van vervoer van personen en goederen van wegvervoer naar andere modaliteiten, zoals spoor of scheepvaart.

¹³ Voor de status van de Lelylijn zie Kamerstuk 35 925 A, nr. 77. Voor de status van Utrecht – Arnhem – Duitse grens zie het werkprogramma internationaal spoor p.28 dat als bijlage van brief 12 september 2022 aan de Tweede Kamer is meegezonden. <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2022/09/12/bijlage-1-werkprogramma-werkprogramma-internationaal-spoor-2022>.

¹⁴ *Verordnung zur priorisierten Abwicklung von schienengebundenen Energieträgertransporten zur Sicherung der Energieversorgung* <https://www.gesetze-im-internet.de/ensitrV/EnSiTrV.pdf>.

voor de vervoerders kunnen leiden tot hogere tarieven voor de verladers en daarmee bestaat het risico op een omgekeerde *modal shift*.

Een andere actuele uitdaging voor het spoorvervoer is het vervoer van graan uit Oekraïne over land naar de Europese Unie in het kader van de solidariteitscorridors tussen de EU en Oekraïne.¹⁵ In Nederland wordt momenteel een *quick scan* studie uitgevoerd naar de mogelijke bijdragen van Nederland hieraan. Deze studie zal ik dit najaar met uw Kamer delen. Van belang hierbij is onder andere het waarborgen van de zekerheden die handelaren hebben over het te verwachten te vervoeren volume graan. Daarnaast is de beschikbaarheid van wagons en terminals een belangrijk vraagstuk. De Nederlandse positie is hier om te komen tot een Europese strategie voor het accommoderen van vervoer van graan over spoor uit Oekraïne.

Ook de impact van de COVID-19-pandemie op het spoorvervoer kan aan de orde komen bij de discussie over huidige uitdagingen voor het spoorvervoer. Meerdere EU-lidstaten passen reducties toe van de gebruiksvergoeding zoals mogelijk gemaakt voor de periode t/m 31 december 2022 onder verordening 2020/1429.¹⁶ Hierbij moet ook oog zijn voor de noodzakelijke steunmaatregelen aan de sector. Voor Nederland is het van belang dat deze steunmaatregelen proportioneel zijn en geen verstrend effect hebben op het concurrentievermogen van de Noordzeehavens.

Solidariteitscorridors

Op initiatief van de Europese Commissie is op 12 mei jl. het actieplan voor solidariteitscorridors tussen de EU en Oekraïne gepubliceerd.¹⁷ Uw Kamer is hierover op 3 juni jl. per brief geïnformeerd.¹⁸ Het voorzitterschap zal een discussie initiëren omtrent de uitvoering en implementatie van dit initiatief waarover ook kort gesproken is tijdens de Landbouw- en Visserijraad van 26 september jl. Het actieplan heeft als doel om bij te dragen aan voedselzekerheid en het stabiliseren van wereldwijde voedselmarkten door het wegnemen van praktische barrières die de uitvoer van voedselproducten beperken. Alternatieve en geoptimaliseerde logistieke routes voor alle transportmodaliteiten, de zogenaamde solidariteitscorridors tussen de EU en Oekraïne, moeten ervoor zorgen dat landbouwproducten vanuit Oekraïne via de EU de wereldmarkt weer kunnen bereiken. De Commissie beoogt hiermee 20 miljoen ton opgeslagen graan uit Oekraïne te vervoeren in een periode van drie maanden. De EU heeft in de afgelopen maanden kans gezien het transport van graan via spoor, de binnenvaart en het wegvervoer te vergroten. De meeste van deze graantransporten worden overgeslagen in de zeehavens van Roemenië en Polen. Daarnaast is sprake van overslag in Kroatië en Griekenland.

Eind juli is er een graandeal gesloten tussen Oekraïne, de Russische Federatie, Turkije en de VN die in eerste instantie een looptijd heeft van vier maanden, dus tot en met 1 december a.s. Voor uitvoering van deze zogenoemde Zwarte Zee deal is een *Joint Communication Center* (JCC) in Istanboel ingericht dat de scheepvaart coördineert vanuit drie Oekraïense havens, te weten Odessa, Tsjornomorsk en Joezjne. Deze graandeal is belangrijk voor zowel Oekraïne als voor de mondiale voedselvoorziening. Vervoer van graan via de solidariteitscorridors zal echter noodzakelijk

¹⁵ COM(2022)217.

¹⁶ Uitvoeringsverordening (EU) 2020/1429.

¹⁷ COM(2022) 217.

¹⁸ Kamerstuk 21 501-33, nr. 965.

blijven zolang transport via de Zwarte zee niet volledig is hersteld. Ook zijn de corridors van belang voor het vervoer van onder andere strategische en hulpgoederen naar Oekraïne. Dit is geen onderdeel van de graandeal, daarom is instandhouding en verdere implementatie van de corridors uiterst relevant.

Het kabinet heeft de mededeling van de Commissie verwelkomd en zet zich in voor een eendrachtige en solidaire Europese respons op de Russische invasie van Oekraïne. Dit betreft onder andere het zoveel mogelijk steun verlenen aan Oekraïne, inclusief het bevorderen van economische samenwerking tussen de EU en Oekraïne. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is in contact met verschillende Nederlandse brancheorganisaties uit de transport- en logistieke sector, zoals Transport en Logistiek Nederland (TLN). De ontwikkelingen omtrent solidariteitscorridors zijn bij hun leden onder de aandacht gebracht. Zoals vermeld onderzoekt Nederland momenteel met een *quick scan* studie hoe de Nederlandse transportsector, met een nadruk op vervoer via spoor, verder kan bijdragen aan de export van agrarische producten vanuit Oekraïne. Voor een recente uitgebreide uiteenzetting van de kabinetsbrede inzet ten aanzien van steun aan Oekraïne wordt verwezen naar de brief van de Minister voor Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking.¹⁹

Voor het actieplan is onder de lidstaten brede steun. Deze steun is er ook voor het in het kader van TEN-T versterken van de verbindingen met Oekraïne en Moldavië. Met name de zogenoemde frontlinie lidstaten hebben te maken met een toename van vervoersstromen die vragen om investeringen in transportinfrastructuur, grenscontrole- en overslagfaciliteiten en materieel. Zij zullen mogelijk vragen gaan stellen over financiering van dit soort investeringen tijdens de a.s. informele bijeenkomst van EU-transportministers. De Europese Commissie verkent in dit kader de mogelijkheden voor financiering binnen bestaande programma's zoals de *Connecting Europe Facility* en het nabuurschapsbeleid.

Trans-Europese Transportnetwerken (TEN-T)

Mogelijk zal worden gesproken over het voorstel van de Commissie voor de herziening van de TEN-T verordening. Op 11 februari jl. bent u geïnformeerd over dit voorstel.²⁰ Op 27 juli jl. is de Commissie gekomen met een aanpassing van het eigen voorstel. Uw Kamer werd daarover geïnformeerd.²¹ In dit nieuwe voorstel pleit de Commissie ervoor om een viertal Europese TEN-T transportcorridors te verlengen naar Oekraïne en Moldavië, terwijl eerder voorgestelde verbindingen met Rusland en Belarus nu een lagere prioriteit krijgen. Verder wordt voorgesteld om de spoorverbindingen binnen de EU te verbeteren door sneller om te schakelen naar de EU-brede standaard spoorbreedte van 1.435 mm.

Over het algemeen zijn lidstaten positief over de ambitieuze inzet van de Commissie, maar een aantal van hen maakt zich zorgen over de financiële haalbaarheid van de voorstellen. Het kabinet hecht eraan dat in de verordening ook derogatiebepalingen zijn opgenomen en realisatie van het netwerk afhankelijk moet zijn van de financiële haalbaarheid in lidstaten. In de compromisteksten van het voorzitterschap is een passage opgenomen waarin de realisatie van het netwerk weer afhankelijk wordt gemaakt van de beschikbaarheid van financiële middelen bij lidstaten. Veel lidstaten, waaronder Nederland, stellen vragen over de gemeentelijke autonomie in relatie tot de voorstellen voor stedelijke knooppunten. Het

¹⁹ Brief d.d. 27 september 2022.

²⁰ Kamerstuk 22 112, nr. 3321.

²¹ COM(2022) 384, Kamerstuk 21 501-33, nr. 965,

kabinet benadrukt dat gemeentelijke autonomie en beleidsvrijheid belangrijke beginselen zijn en blijft ervoor waken dat de verplichtingen in verhouding staan tot de doelstelling. Ondertussen is duidelijk dat gemeenten die dat niet willen, van de lijst verwijderd kunnen worden. In de compromisteksten is bovendien opgenomen dat de bestaande regionale mobiliteitsplannen, zoals opgesteld in vervoersregio's, kunnen worden omgezet naar *Sustainable Urban Mobility Plans* (SUMP's). Dat beperkt de bureaucratie. Lidstaten lijken tot nu toe geen grote bezwaren te hebben tegen de beoogde differentiatie van vaarwegvereisten per rivierbassin. Wel stellen lidstaten vragen over het voorstel van de Commissie om de afspraken met lidstaten over de referentiewaterniveaus vast te stellen middels uitvoeringshandelingen. Dit laatste zou te bureaucratisch zijn. Wel is duidelijk dat er brede steun is om Oekraïne en Moldavië in het netwerk op te nemen. Ten aanzien van het eigen netwerk zal Nederland wederom aandacht vragen voor opname van de Lelylijn.