

**21 501-33      Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 849          Verslag van een schriftelijk overleg**  
Vastgesteld 30 maart 2021

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat over:

- de geannoteerde agenda van de informele bijeenkomst met EU-transportministers op 30 maart 2021 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 846),
- het EU-voorstel Strategie duurzame en slimme mobiliteit COM (2020) 789,
- het verslag van de informele videoconferentie met EU-transportministers d.d. 8 december 2020 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 844),
- het fiche inzake de mededeling EU-strategie voor duurzame en slimme mobiliteit (Kamerstuk 22 112, nr. 3042) en
- de kabinetsappreciatie van het Omnibusvoorstel van de Europese Commissie (Kamerstuk 22 112, nr. 3046).

De vragen en opmerkingen zijn op 16 maart 2021 aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 26 maart 2021 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,  
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,  
Koerselman

## **Inleiding**

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de stukken behorend bij het schriftelijk overleg Informele Transportraad 29-30 maart 2021 en hebben hierover nog enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van onderliggende stukken voor het schriftelijk overleg Informele Transportraad. Deze leden hebben enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de agenda voor de Informele Transportraad op 29 en 30 maart 2021. Zij zijn erg enthousiast over het EU-voorstel ‘Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit’, waarin voorstellen worden gedaan over het Europese spoor netwerk, het verduurzamen van alle andere vormen van transport en het betalen naar gebruik door de vervuiler. Zij wensen de minister enkele vragen voor te leggen en enkele opmerkingen te plaatsen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de stukken en hebben hier vragen en opmerkingen bij.

## **VVD-fractie**

### *EU-strategie voor duurzame en slimme mobiliteit*

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de EU-strategie voor duurzame en slimme mobiliteit en de reactie van het kabinet hierop. Deze leden vragen de minister bij het noemen van getallen zoals 30 miljoen zero-emissie voertuigen in 2030 of het verdubbelen/verdrievoudigen van het aantal hogesnelheidstreinen altijd de beperkte maakbaarheid van deze ambities in het oog blijft houden. Daarbij wijzen deze leden op het feit dat de voortgang in technologie, financiering en draagvlak belangrijke factoren zijn om bepaalde ambities uiteindelijk te bereiken en slechts het noteren van een ambitie onvoldoende is. Deze leden ondersteunen het stellen van doelen, maar zijn daarbij huiverig als deze dwangmatig tot een koers leiden die leidt tot drang, verbieden of hoge kosten. Deze leden prefereren een stimulerende, kosteneffectieve aanpak waarbij doelen wellicht ook iets later bereikt mogen worden dan gepland. Daarbij pleiten deze leden voor Europees bronbeleid als het gaat om de productie van schonere voertuigen, waarbij ook rekening wordt gehouden met de uitvoerbaarheid voor producenten. Het gelijke speelveld wereldwijd dient volgens deze leden altijd meegewogen te worden om

een concurrentienadeel en verlies van banen in Europa te voorkomen. Hoe denkt de minister daarover?

De leden van de VVD-fractie steunen de lijn om duurzame brandstoffen in te zetten in de lucht- en scheepvaart. Deze leden vragen of er voldoende duurzame brandstof beschikbaar zal komen en hoe Europa kan helpen bij het opschalen van de productie. Deze leden zien grote kansen voor waterstof en vragen de minister beschikbaar innovatiegeld te benutten. Wat zijn precies de mogelijkheden hiervoor? Deze leden blijven herhalen dat het uitgangspunt moet zijn dat alle verduurzaming haalbaar en betaalbaar is. Hoe wordt dit geborgd?

De leden van de VVD-fractie zien veel in de herziening van de Slotverordening, maar vragen wel om een realistische invulling die ervoor zorgt dat er gezonde concurrentie blijft en het vliegen binnen Europa voor de consument haalbaar en betaalbaar blijft. Het is voor deze leden van belang dat vanaf Nederlandse luchthavens de rest van de wereld eenvoudig te bereiken is en blijft. Wat kan de minister zeggen over connectiviteit?

De leden van de VVD-fractie vragen of er voldoende Europese middelen beschikbaar komen voor langeafstand- en grensoverschrijdend passagiersvervoer per trein. Is het animo van de reiziger voldoende om rendabel hogesnelheidstreinen te laten rijden? Welke trajecten zijn dat dan en bedruipen die zichzelf? Deze leden vragen welke rol Nederland speelt in de verdubbeling/verdrievoudiging van het aantal reisbewegingen per hogesnelheidslijn. Zij zijn benieuwd naar de vijftien pilots en vragen wat de (actieve) rol van Nederland hierin is. Wanneer kan de uitwerking van deze pilots verwacht worden? Deze leden lezen in de geannoteerde agenda dat lidstaten discussiëren over bijvoorbeeld de verkoop en beschikbaarheid van railtickets voor derde partijen. Wat zijn de verschillende standpunten van lidstaten hierover? Hoe kijkt de staatssecretaris tegen deze standpunten aan en wat is het standpunt van Nederland over dit onderwerp?

De leden van de VVD-fractie zijn benieuwd naar het krachtenveld en de voor- en nadelen van het emissiehandelssysteem (ETS) voor het wegvervoer. Deze leden vragen zich af of dit systeem voor wegvervoer niet te gedetailleerd wordt en willen voorkomen dat het te veel rompslomp oplevert. Deelt de minister deze mening? Zijn andere (bestaande) methoden niet interessanter?

De leden van de VVD-fractie reageren positief op de aandacht voor verkeersveiligheid. Zij zien graag een

andere uitwerking tegemoet over concrete zaken die de verkeersveiligheid verhogen. Wat kan de minister daarover zeggen? Deze leden steunen de Europese aanpak voor lichte elektrische voertuigen (LEV) en enige afstemming met betrekking tot rijbewijzen, waaronder de mogelijkheden voor Nederlanders met een autorijbewijs om op een lichte 125cc motorfiets te gaan rijden. Wat is de stand van zaken hiervan en wanneer kan dit geregeld zijn? Deze leden volgen daarnaast de lijn van het kabinet dat zij niet overtuigd zijn van de noodzaak EU-regels vast te stellen voor inspectie van bruggen en andere infrastructuur. Wat deze leden betreft blijft dit een nationale aangelegenheid.

*Verslag Informele Transportraad 8 december 2020*

De leden van de VVD-fractie zien de komende tijd graag volle aandacht en inzet op Single European Sky (SES) en SES2+. De voordelen zijn evident en mogen niet blijven liggen. Wanneer verwacht de minister resultaat?

#### **CDA-fractie**

*Geannoteerde agenda van de virtuele informele bijeenkomst met EU-transportministers*

De leden van de CDA-fractie vragen of de staatssecretaris de motie-Amhaouch c.s. over een trilaterale spoortop (Kamerstuk 35570-XII, nr. 32) heeft uitgevoerd. Zo ja, hoe zijn deze gesprekken gegaan?

Welke concrete afspraken zijn er gemaakt? Deze leden vragen de uitkomsten van deze gesprekken te delen met andere EU-landen tijdens de Transportraad en de uitkomsten naar de Kamer te sturen. Indien de motie niet is uitgevoerd, waarom niet? Binnen welke termijn gaat de staatssecretaris deze motie alsnog uitvoeren?

De leden van de CDA-fractie zien in een robuust en grensoverschrijdend spoornetwerk de toekomst voor het Europese spoor. HSL-hubs liggen vaak dichtbij elkaar in Europa, maar zijn niet met elkaar verbonden door een landsgrens. Het is belangrijk dat deze grensoverschrijdende HSL-hubs met elkaar verbonden worden om een goed integraal Europees spoornetwerk te maken. Deze leden vragen of de staatssecretaris deze visie deelt. Is zij bereid dit onderwerp hoog op de agenda te zetten bij andere Europese landen en hiervan een topprioriteit te maken tijdens de Year of the Rail?

De leden van de CDA-fractie vragen de staatssecretaris in hoeverre er vergelijkbare pilots gaande zijn in andere Europese landen over grensoverschrijdende ticketing. Is zij bereid zich in de Transportraad hiervoor in te zetten?

De leden van de CDA-fractie vragen voorts wanneer de staatssecretaris verwacht dat de middelen uit de Green Deal beschikbaar komen. Wanneer kunnen landen

gezamenlijke aanvragen indienen en is op korte termijn agenderen van plannen mogelijk? Kan de staatssecretaris een tijdschema geven omtrent de Green Deal en de beschikbare middelen, zo vragen deze leden.

*Fiche: Mededeling EU-strategie voor duurzame en slimme mobiliteit*

De leden van de CDA-fractie vragen de staatssecretaris hoe de touringcarbranche betrokken kan worden in het kort grensoverschrijdend vervoer. Is zij bereid met de touringcarbranche daarover in gesprek te gaan?

De leden van de CDA-fractie vragen de staatssecretaris hoe zij aankijkt tegen de plannen van de Europese Commissie om passagiersvervoer op aanvraag (taxi's en particuliere huurauto's) expliciet te betrekken bij het toekomstige duurzame passagiersvervoer. Is zij bereid deze ambitie ook voor Nederland te laten gelden, zo vragen deze leden.

De leden van de CDA-fractie vragen de staatssecretaris of zij punt 81 uit de EU-Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit onder de aandacht wil brengen tijdens de Transportraad. Deze leden zijn van mening dat investering in retrofitting van bestaande schepen van belang is voor de verduurzaming van de scheepvaartsector en kansen biedt voor Nederlandse maritieme toeleveranciers en scheepswerven. Deelt de staatssecretaris deze mening, zo vragen deze leden.

#### **D66-fractie**

De leden van de D66-fractie lezen dat het kabinet de aangekondigde aanscherping van de CO<sub>2</sub>-normen voor lichte en zware voertuigen en de post-Euro-VI-emissienormen verwelkomt en pleit voor het invoeren van CO<sub>2</sub>-normen voor non-road mobile machinery (NRMM) en bromfietsen.<sup>1</sup> Ook lezen deze leden dat het kabinet vraagt een jaartal vast te stellen vanaf wanneer alle nieuwverkoop voor voertuigen emissieloos moet zijn. Zij vragen de minister welk jaartal zij daarbij zelf voor ogen heeft. Kan de minister het plan voor Nederland toelichten voor uitfasering van fossiele brandstofmotoren? Indien zo'n plan nog niet bestaat, kan de minister dan toelichten of aan een dergelijk plan wel gewerkt wordt? Denkt de minister daarbij ook aan het inzetten van het instrument van een subsidie?

De leden van de D66-fractie zijn verheugd te lezen dat het EU-voorstel Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit plannen bevat voor een beter beheer en een betere coördinatie van het internationaal spoorverkeer. Verdere plannen voor het spoorverkeer zijn een herziening van de btw-vrijstellingen voor internationaal

---

<sup>1</sup> Kamerstuk 22 112, nr. 3042, p. 5.

passagiersvervoer en opties voor multimodale tickets. D66 beschreef deze dingen ook al eerder in het Europees spoorplan.<sup>2</sup> Deze leden vragen de staatssecretaris hoe zij de plannen voor spoorverkeer van de Europese Commissie beoordeelt. Het inzetten van nachttreinen vanuit Nederland zou de trein ook voor reizen op langere afstanden een alternatief maken voor het vliegtuig. Wat vindt de staatssecretaris van een dergelijk plan? Is zij het met deze leden eens dat een eerlijke vergelijking van de klimaatdruk, reistijd en kosten van de hele reis door Europa afgelegd per vliegtuig, auto en/of trein belangrijk is voor een eerlijke en goede afweging van de reisopties? Deze leden stellen een universele reisplannertool voor, waarmee je direct inzicht krijgt in de hele reis door Europa. Deze app zorgt ervoor dat het kiezen tussen vliegen en treinen makkelijker wordt voor de reiziger doordat een eerlijke vergelijking van het totaalplaatje van de reis wordt gemaakt.<sup>3</sup> Zijn in Europa al plannen voor een dergelijke app? Zo ja, zal de staatssecretaris dit voorstel delen met de Raad om de mogelijkheden te onderzoeken? Zo nee, waarom niet? Deze leden vragen ook of de optie voor multimodale tickets met een dergelijke app kan worden geïntegreerd. Achten de staatssecretaris het Europese treinnetwerk volledig genoeg om te concurreren met auto- en vliegvakanties? Zo ja, kan zij dit toelichten? Zo nee, wat is volgens haar nodig om treinreizen tot een goed alternatief te maken? Hoe kijkt de staatssecretaris aan tegen een geharmoniseerde infrastructuur op het spoor op basis van Europese richtlijnen waarbij de EU toeziet op eenduidige spoorregelgeving? De leden van de D66-fractie lezen de urgentie van het werken binnen de Europese Green Deal. Het succes van de Europese Green Deal hangt af van ons vermogen om het hele vervoerssysteem duurzaam te maken. Welke plannen gaat de minister hiervoor delen tijdens de Transportraad? Wat vindt de minister duurzame best practices? Welke lessen heeft Nederland al geleerd en kunnen gedeeld worden met de Transportraad? Wat zijn de voorstellen van de minister om het vervoerssysteem in Nederland te verduurzamen? Hoe beoordeelt zij duurzame plannen, waarvan verschillende ook door de Europese Commissie genoemd worden, als het stimuleren van elektrisch rijden, het invoeren van rekeningrijden, het investeren in het Nederlandse spoor en het stimuleren van elektrisch vrachtverkeer?

---

<sup>2</sup> D66. (2020) Plan 2040: Met de trein door Europa. <https://d66.nl/wp-content/uploads/2020/09/Internationaal-Spoorplan.pdf>.

<sup>3</sup> D66. (2020) Plan 2040: Met de trein door Europa. <https://d66.nl/wp-content/uploads/2020/09/Internationaal-Spoorplan.pdf>

De leden van de D66-fractie lezen dat op dit moment 75% van het binnenlands goederenvervoer over de weg vervoerd wordt. In de Green Deal wordt opgeroepen om een groot deel daarvan via het spoor en de binnenwateren te laten verlopen. Wat moet in Nederland gedaan worden om een groot deel van het goederenvervoer van de weg naar het spoor en water te kunnen verplaatsen, zodat goederen veilig van A naar B gebracht kunnen worden? Op welke wijze wordt daarbij ook hinder voor omwonenden vanwege spoorweglawaaï meegenomen in de keuzes die voor ons liggen? Is hier al een plan voor? Zo nee, welke voorstellen van de minister kunnen we dan verwachten de komende kabinetsperiode om het goederenvervoer in Nederland te kunnen verduurzamen?

De leden van de D66-fractie zijn benieuwd wat de status is van het voucherfonds voor de reisbranche. Is al bekend wanneer hiervoor goedkeuring komt van de Europese Commissie? Ook zijn deze leden benieuwd of in Europees verband nog wordt gesproken van een vouchergarantiefonds voor losse vliegtickets in het geval van faillissement. Zal de minister dat bij deze Transportraad ter sprake brengen? Zo nee, waarom niet? De leden van de D66-fractie willen nog kort ingaan op de MSC Zoe. Tijdens het afgelopen algemeen overleg Maritiem heeft de minister toegezegd dat ze in gesprek zou treden met het Verbond van Verzekeraars over het in internationaal verband aanpassen van de polisvoorwaarden voor de risico's rondom het sjoorren.<sup>4</sup> Is de minister hierover reeds in overleg getreden met het Verbond van Verzekeraars en wat waren hiervan de conclusies? Gaat zij deze conclusies delen in deze of in een volgende Transportraad, of bij de European Maritime Safety Agency (EMSA)? Zo nee, waarom niet? Indien nog geen gesprekken zijn gevoerd met de verzekeraars, wanneer denkt de minister die dan wel te kunnen voeren?

Verder willen deze leden vragen naar de stand van zaken omtrent de vervolgonderzoeken over de routes over de Waddenzee die MARIN geadviseerd heeft naar aanleiding van de ramp met de MSC Zoe. De minister heeft daarover aangegeven dat samenwerking met Duitsland niet meer ging lukken onder Duits voorzitterschap.<sup>5</sup> Het Portugese voorzitterschap is inmiddels gestart. Daarom vragen deze leden of de minister deze vervolgonderzoeken met MARIN en Duitsland opnieuw heeft geagendeerd. Zo nee, zal zij dit dan op korte termijn doen?

---

<sup>4</sup> Kamerstuk 31409, nr. 310, p. 30.

<sup>5</sup> Kamerstuk 31409, nr. 310, p. 31.

De leden van de D66-fractie willen ten slotte vragen of de minister al in overleg is getreden met Duitsland en Panama over in welke mate de internationale regelgeving over ramp- en calamiteitenbestrijding is achtergebleven bij de schaalvergroting in de containervaart. Zo ja, welke actiepunten kwamen hieruit voort en wanneer zal dit ter discussie worden gesteld in de Internationale Maritieme Organisatie (IMO)? Zo nee, waarom niet? Wanneer zal dit overleg dan wel plaatsvinden? Heeft de minister bovendien al gepleit voor het verplicht stellen van nieuwe richtlijnen die gericht zijn op stabiliteitsproblemen met grote schepen, zoals toegezegd in de kabinetsreactie op het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) naar aanleiding van de ramp met MSC Zoe?<sup>6</sup>

#### **GroenLinks-fractie**

De leden van de GroenLinks-fractie zijn blij met de goede bedoelingen van het kabinet op het onderwerp spoor. Zij zien de enorme uitdagingen op het internationale en stedelijke spoor en maken zich eveneens zorgen om de beschikbaarheid van voldoende personeel. Deze leden hebben er wel grote moeite mee om de uitgesproken kabinetsambities hierop in lijn te brengen met de ongerichte bezuinigingseis die het kabinet nu de Nederlandse vervoerders oplegt. De kortetermijnproblemen door het wegvallen van reizigersinkomsten door corona kunnen onmogelijk worden opgelost door bezuinigingen. Immers op het materiaal kan niet worden bezuinigd. Wat dan blijft, is de ontwikkeling van nieuwe lijnen, vernieuwing van materiaal of het ontslaan van mensen. Al deze opties zijn direct in strijd met de door het kabinet uitgesproken ambities op groei van internationaal en lokaal spoor en het aantrekken van mensen voor de sector. Hoe denk de staatssecretaris deze twee polen binnen het kabinetsbeleid te verenigen? En als de goede voornemens de inzet worden voor de Transportraad, hoe zet zij dit om in Nederland? Maken de bezuinigingseisen op de middellange termijn niet veel meer kapot, dan ze op de korte termijn zouden kunnen opbrengen?

De leden van de GroenLinks-fractie maken zich al heel lang hard voor meer, betere en snellere internationale treinverbindingen. Een goed Europees HSL-netwerk kan veel vliegtuigen vervangen. Deze leden zouden graag een concrete inzet van Nederland zien voor dat Europese HSL-net en de verdubbeling van het aantal passagiers. Hoeveel nieuwe verbindingen zouden

---

<sup>6</sup> Kamerstuk 29 684, nr. 211.

gerealiseerd kunnen worden? Welke doen Nederland aan en wat betekent dit voor de reistijden tussen Nederland en diverse Europese bestemmingen? Hoe komen die pilotlijnen eruit te zien? Zet Nederland in op een HSL-verbinding van de Randstad naar Duitsland en aansluiting op het Duitse HSL-net? Naar Berlijn? Naar Hamburg en Scandinavië? In 2030? Of beperken de ambities zich tot meer passagiers op de HSL-Zuid? De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat heel veel problemen met internationale verbindingen reeds bekend zijn. Ticketing is genoemd, maar ook de verschillende beveiligingssystemen die nu heel traag geharmoniseerd worden, de verschillende spanningen in bovenleidingen, perronbreedtes, maar ook verschillen in governance, en de lokale belangen van provincies en deelstaten etc. Worden de pilotlijnen gebruikt om deze reeds bekende problemen te bevestigen, of op te lossen? De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat de twee Nederlandse HSL-verbindingen, naar Parijs en London, sterk hebben te lijden onder de coronacrisis. Vooral de Eurostar naar Londen kampt met grote problemen en een serieuze dreiging van faillissement. Gaat Nederland zich hard maken voor de instandhouding van de dienst naar Londen? Gaat Nederland hier concreet aan bijdragen? De leden van de GroenLinks-fractie vragen de staatssecretaris ten slotte om zich Europees in te zetten voor de nachttrein. Nederland ligt aan de rand van het continent en veel bestemmingen liggen met ongeveer tien uur treinreizen op de ideale afstand voor de nachttrein. Daarmee gebruiken we ook Europees de lege uren op het spoor en komen reizigers 's ochtends uitgerust aan op hun bestemming. Herstel van de nachttrein is nu een initiatief van enkele spoorwegmaatschappijen, maar zou met een Europese inzet een flinke boost kunnen krijgen. Is de staatssecretaris bereid zich hiervoor in te zetten?

## II Vragen en antwoorden

### Algemeen:

**De leden van de D66-fractie geven aan dat het inzetten van nachttreinen vanuit Nederland de trein ook voor reizen op langere afstanden een alternatief zou maken voor het vliegtuig. Wat vindt de staatssecretaris van een dergelijk plan? Is zij het met deze leden eens dat een eerlijke**

**vergelijking van de klimaatdruk, reistijd en kosten van de hele reis door Europa afgelegd per vliegtuig, auto en/of trein belangrijk is voor een eerlijke en goede afweging van de reisopties?**

Ik verwelkom de ontwikkeling van de markt voor nachttreinen. Dat kan bijdragen aan meer duurzaam vervoer in Europa en biedt een goed alternatief ten opzichte van andere modaliteiten. De Europese Commissie heeft gemeld te willen werken aan een Europese *Rail Connectivity index*<sup>7</sup> die de verbondenheid per spoor tussen grote Europese steden aangeeft. Ik verwacht dat in die index ook duurzaamheid, reistijd en kosten aan bod zullen gaan komen en zie uit naar het voorstel.

**De leden van de D66-fractie stellen een universele reisplannertool voor, waarmee je direct inzicht krijgt in de hele reis door Europa. Deze app zorgt ervoor dat het kiezen tussen vliegen en treinen makkelijker wordt voor de reiziger doordat een eerlijke vergelijking van het totaalplaatje van de reis wordt gemaakt.<sup>8</sup> Zijn in Europa al plannen voor een dergelijke app? Zo ja, zal de staatssecretaris dit voorstel delen met de Raad om de mogelijkheden te onderzoeken? Zo nee, waarom niet? De leden vragen ook of de optie voor multimodale tickets met een dergelijke app kan worden geïntegreerd? Acht de staatssecretaris het Europese treinnetwerk volledig genoeg om te concurreren met auto- en vliegvakanties? Zo ja, kan zij dit toelichten? Zo nee, wat is volgens de staatssecretaris nodig om treinreizen tot een goed alternatief te maken? Hoe kijkt de staatssecretaris aan tegen een geharmoniseerde infrastructuur op het spoor op basis van Europese richtlijnen waarbij de EU toeziet op eenduidige spoorregelgeving?**

In haar mededeling voor de Europese strategie voor duurzame en slimme mobiliteit zet de Commissie in op verbeterde informatie voor consumenten en passagiers, waaronder ook op het gebied van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de gekozen reis. Het is daarbij vooralsnog onduidelijk welke vorm de Commissie hiervoor in gedachten heeft. Zoals beschreven in het BNC-fiche<sup>9</sup> over deze EU-strategie steunt het kabinet de aandacht voor verbeterde passagiersrechten en voor verbeterde informatievoorziening voor passagiers. Het kabinet verwelkomt evenzeer de door de Commissie genoemde inzet op een multimodaal en grensoverschrijdend ticketsysteem. Ook hiervoor is de precieze vorm van de maatregelen die de Commissie zal kiezen nog onduidelijk. Verduidelijking wordt in de uitwerking van deze voorstellen verwacht. Op zichzelf is het niet noodzakelijk dat de Europese Commissie zelf een app hiervoor ontwikkelt. Het is daarbij vooral van belang dat deze voorstellen bijdragen aan de benodigde data-uitwisseling die hiervoor benodigd is, zodat ook de markt zelf beter in staat wordt gesteld om aan deze plannen bij te dragen.

Conform de Ministersverklaring van juni 2020 steunt het kabinet de inzet om collectief vervoer tot 500km per 2030 klimaatneutraal te maken, en zet dan ook in op een verbetering van het internationaal personenvervoer per spoor. Daarbij ziet het kabinet uit naar de ontwikkeling van een Europese agenda die dit zal bewerkstelligen. Bij de ontwikkeling van de markt zal moeten blijken voor welke (deel)markten de trein daadwerkelijk kan concurreren met auto- en vliegvakanties. Onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM)<sup>10</sup> uit 2018 toont aan dat de trein concurrerende producten kan aanbieden voor afstanden tot 500-800 km.

---

<sup>7</sup> <https://www.consilium.europa.eu/nl/press/press-releases/2020/12/17/european-year-of-rail-2021-council-seals-designation/>

<sup>8</sup> D66. (2020) Plan 2040: Met de trein door Europa. <https://d66.nl/wp-content/uploads/2020/09/Internationaal-Spoorplan.pdf>

<sup>9</sup> Kamerstuk 22 112, nr. 3042

<sup>10</sup> Bijlage bij Kamerstuk 29 984, nr. 783

Ten aanzien van geharmoniseerde infrastructuur op het spoor zijn er in Europees kader afspraken over het TEN-T-netwerk en de te realiseren kernnetwerkkorridors voor personenvervoer en goederenvervoer per spoor per 2030. De Europese Commissie zal later dit jaar een voorstel tot herziening van de verordening voor het TEN-T-netwerk uitbrengen. Daarnaast zijn er voor spoorwegen geharmoniseerde interoperabiliteitseisen, in de vorm van Technische Specificaties Interoperabiliteit, vastgesteld voor de infrastructuur.

**De leden van de D66-fractie lezen de urgentie van het werken binnen de Europese Green Deal. Het succes van de Europese Green Deal hangt af van ons vermogen om het hele vervoerssysteem duurzaam te maken. Welke plannen gaat de minister hiervoor delen tijdens de Transportraad? Wat vindt de minister duurzame *best practices*? Welke lessen heeft Nederland al geleerd en kunnen gedeeld worden met de Transportraad? Wat zijn de voorstellen van de minister om het vervoerssysteem in Nederland te verduurzamen? Hoe beoordeelt zij duurzame plannen, waarvan verschillende ook door de EU-commissie genoemd worden, als het stimuleren van elektrisch rijden, het invoeren van rekeningrijden, het investeren in het Nederlandse spoor en het stimuleren van elektrisch vrachtverkeer?**

Zoals gemeld in de geannoteerde agenda voor de informele videoconferentie voor transportministers staat deze volledig in het teken van spoor. Het ligt dan ook in de rede om juist op dit thema in te gaan tijdens de aankomende videoconferentie en niet op alle andere modaliteiten. Bedoeling is om de eerste aanbevelingen van het platform internationaal personenvervoer per spoor, volgend op de Ministersverklaring van juni 2020, te presenteren aan de ministers. De ontwikkeling van het Europees internationaal personenvervoer per spoor kan een belangrijke bijdrage leveren aan de doelen van de EU Green Deal en de Europese strategie voor slimme en duurzame mobiliteit. Voor dit type spoorvervoer is de ambitie uitgesproken om tegen 2030 een verdubbeling van het aantal reisbewegingen per hogesnelheidstrein te realiseren. Om deze doelstelling te bewerkstelligen hecht ik groot belang aan het starten van internationale pilotlijnen, zoals genoemd in de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit. De inzet hierbij is om pilotlijnen te starten die inzichtelijk maken hoe de belangrijkste barrières voor internationaal personenvervoer weggenomen kunnen worden. Welke lijnen dit zullen zijn, zal nader met de Europese Commissie, lidstaten en de sector besproken moeten worden. Deze inzet moet leiden tot een robuust en interoperabel netwerk van internationale personenvervoersdiensten in de EU. Daarnaast zal digitalisering en beschikbaarheid van internationale ticketing gestimuleerd moet worden.

Alle EU-lidstaten (met uitzondering van Malta en Cyprus, waar geen spoor ligt) zijn betrokken bij het platform en zijn gebaat bij het bevorderen van het internationaal personenvervoer. Wel discussiëren de lidstaten nog over een aantal punten, met name op het gebied van digitalisering en de verkoop en beschikbaarheid van railtickets voor derde partijen.

Verder verwijst ik u ook graag naar het BNC-fiche met de Kabinetsinzet inzake de EU-strategie voor duurzame en slimme mobiliteit, waarin ingegaan wordt op de beoordeling van de recente EU-voorstellen, de Nederlandse inzet hierbij, en verschillende *best practices* en geleerde lessen. Zo is het kabinet groot voorstander van bronbeleid en alternatieve brandstoffen, gezien de directe impact die deze kunnen hebben op het verminderen van de CO<sub>2</sub>-uitsoot. Hierbij valt te denken aan het aanscherpen van de CO<sub>2</sub>-emissienormen voor lichte en zware voertuigen, de Nederlandse kennis op

het gebied van actieve mobiliteit en emissievrije binnensteden, de actieagenda trein-luchtvaart<sup>11</sup> of de Nederlandse inzet op het gebied van *sustainable aviation fuels* (SAFs). Nederland vraagt voor dit soort thema's doorlopend aandacht bij de Europese Commissie en de overige EU-lidstaten. Uiteindelijk is het daarbij van belang dat ingezet wordt op een integrale aanpak, waarbij verduurzaming wordt nagestreefd in alle modaliteiten.

**De leden van de D66-fractie lezen dat op dit moment 75 % van het binnenlands goederenvervoer over de weg vervoerd wordt. In de Green Deal wordt opgeroepen om een groot deel daarvan via het spoor en de binnenwateren te laten verlopen. Wat moet in Nederland gedaan worden om een groot deel van het goederenvervoer van de weg naar het spoor en water te kunnen verplaatsen zodat goederen veilig van A naar B gebracht kunnen worden? Op welke wijze wordt daarbij ook hinder voor omwonenden vanwege spoorweglawaaï meegenomen in de keuzes die voor ons liggen? Is hier al een plan voor? Zo nee, welke voorstellen van de minister kunnen we dan verwachten de komende kabinetsperiode om het goederenvervoer in Nederland te kunnen verduurzamen?**

Conform de in 2019 aan uw kamer toegezonden Goederenvervoeragenda<sup>12</sup> gebeurt dit door extra inzet op modal shift. Het kabinet geeft dat vorm door de verlader te stimuleren, de binnenvaart en het spoor te gebruiken als transportmiddel, organisatorische obstakels en infrastructurele obstakels op de (multimodale) knooppunten voor een modal shift naar water en spoor inzichtelijk te maken en aan te pakken en de feitelijke verplaatsing van transporten naar binnenvaart en het spoor gemakkelijker te maken. In dit verband zal het kabinet eendaags een tijdelijke subsidieregeling modal shift van weg naar water en spoor instellen.

Om een groot deel van het goederenvervoer van de weg naar het spoor en water te verplaatsen, zullen deze vervoersmodaliteiten een betere concurrentiepositie moeten krijgen ten opzichte van het wegvervoer. Omdat spoor en binnenvaart vooral interessant zijn als zij grote volumes kunnen vervoeren, is het bundelen van kleine goederenvervoersstromen tot een grote vervoersstroom van belang. Dit vergt intermodale logistieke systemen waarin de overstap naar spoor of binnenvaart zodanig efficiënt is dat de extra kosten van deze overslag voldoende beperkt blijven om schaalvoordelen van het vervoeren van grote volumes te behouden. Het uitwisselen van (digitale) data helpt hierbij: de betrokken partijen in de logistieke keten kunnen hun processen dan beter – en daardoor goedkoper – op elkaar afstemmen. De verantwoordelijkheid hiervoor ligt primair bij deze partijen; de overheid kan een faciliterende rol spelen door noodzakelijke inspecties en controles zo efficiënt mogelijk in de logistieke processen in te passen. Daarnaast is een betrouwbare en goed onderhouden infrastructuur nodig; het waarborgen hiervan is primair de taak van de overheid.

De verkeersbewegingen die onvermijdelijk met het vervoer van goederen en personen gepaard gaan, kunnen ook hinder in de omgeving van de infrastructuur met zich meebrengen. Dit is ook bij vervoer per spoor een aandachtspunt, omdat de infrastructuur veelal door stedelijke centra gaat. Het beleid stelt hiervoor wettelijke kaders op. Zo wordt spoorlawaaï beperkt door middel van ruim 50.000 geluidsproductieplafonds die maxima stellen aan de jaarlijkse geluidsbelasting langs het spoor. Een ander voorbeeld betreft trillingen als gevolg van spoorverkeer. Alhoewel hiervoor bij nieuwbouw al maatregelen genomen worden, is toch meer kennis nodig om betere kaders te stellen en daarom is er

---

<sup>11</sup> Bijlage bij Kamerstuk 29 984, nr. 916

<sup>12</sup> Bijlage bij Kamerstuk 34 244, nr. 2

eind 2020 €20 miljoen vrijgemaakt voor een innovatieagenda bronmaatregelen spoortrillingen. Het beperken van de omgevingshinder is van groot belang voor het realiseren van de woningbouwopgave in ons land, waarin bouwen nabij het spoor een belangrijke rol heeft.

Initiatieven van het nieuwe kabinet om het goederenvervoer te verduurzamen, zullen moeten blijken uit het regeerakkoord van het nieuwe kabinet. Het is niet aan het huidige kabinet zich daarover uit te spreken.

**De leden van de CDA-fractie vragen voorts wanneer de staatssecretaris verwacht dat de middelen uit de Green Deal beschikbaar komen. Wanneer kunnen landen gezamenlijke aanvragen indienen en is op korte termijn agenderen van plannen mogelijk? Kan de staatssecretaris een tijdsschema geven omtrent de Green Deal en de beschikbare middelen, zo vragen deze leden.**

De financiering die voor de Europese Green Deal beschikbaar komt, zal voor het overgrote deel verlopen via de reguliere EU-fondsen, zoals de *Connecting Europe Facility* (CEF) voor het TEN-T-netwerk of via Horizon Europe. Het indienen van aanvragen voor financiering zal dan ook verlopen via de reguliere processen, waarbij gedurende de looptijd van deze programma's financieringscalls beschikbaar komen.

Nederland ontvangt daarnaast naar verwachting ongeveer €5,5 miljard (huidige prijzen) aan subsidies uit de *Recovery and Resilience Facility* (RRF). Het kabinet kan nog niet vooruitlopen op de inhoud van het nationaal herstelplan, maar het is al wel duidelijk dat ten minste 37% van de middelen aan klimaat besteed zal worden conform de voorwaarden uit de RRF-verordening. Daarnaast zal en mag geen enkele uitgave onder de RRF significante schade aan het klimaat of milieu veroorzaken, conform het *do no significant harm*-principe.

Om op de gelden uit het RRF aanspraak te maken, moet Nederland een herstelplan, inclusief doelen en mijlpalen, indienen bij de Commissie. Zoals gecommuniceerd in de kamerbrief van 27 november<sup>13</sup> heeft het kabinet opdracht gegeven tot een ambtelijke verkenning naar de mogelijke inhoud van een Nederlands herstelplan (RRP). Juist omdat het kabinet een stevig en ambitieus plan wil indienen, is ervoor gekozen de formatie mee te nemen en het nieuwe kabinet het definitieve besluit te laten nemen. Het huidige demissionaire kabinet zal de komende maanden kansrijke maatregelen voor dit plan in kaart brengen. Dit betreft zowel maatregelen waartoe dit kabinet sinds 1 februari 2020 heeft besloten als maatregelen die het volgende kabinet kan treffen.

**De leden van de CDA-fractie vragen de staatssecretaris of zij punt 81 uit de EU-Strategie voor Duurzame en Slimme Mobiliteit onder de aandacht wil brengen tijdens de Transportraad. De leden van de CDA-fractie zijn van mening dat investering in retrofitting van bestaande schepen van belang is voor de verduurzaming van de scheepvaartsector en kansen biedt voor Nederlandse maritieme toeleveranciers en scheepswerven. Deelt de staatssecretaris deze mening, zo vragen deze leden.**

Ja, het kabinet deelt deze mening. Als de EU-strategie wordt uitgevoerd, biedt dat inderdaad kansen voor de Nederlandse werven en toeleveranciers

Ook zijn afspraken gemaakt in de Nederlandse Green Deal zeevaart, binnenvaart en havens in het kader waarvan bijvoorbeeld voor binnenvaart de tijdelijke subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen 2021-2025 is gestart, specifiek gericht op retrofitting. Ook voor zeevaart is

---

<sup>13</sup> Kamerstuk 21 501-20, nr. 1626.

retrofitting van bestaande schepen een belangrijk onderdeel van de transitie naar schonere schepen. Door de maritieme sector is een maritiem masterplan gestart waarin de overheid als *launching customer* van nieuwe en geretrofite schepen optreedt en daarnaast het verduurzamen van bestaande civiele schepen stimuleert. Het retrofitten van bestaande schepen en het toepassen van energiebesparende technologieën is daarmee nadrukkelijk onderdeel van dit gezamenlijke plan. Verder stimuleert het kabinet middels subsidie ook het beschikbaar komen van walstroom voor zeeschepen waarmee in veel gevallen ook aanpassing op schepen noodzakelijk is.

Spoor:

**De leden van de D66-fractie zijn verheugd te lezen dat het EU-voorstel ‘Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit’ plannen bevat voor een beter beheer en een betere coördinatie van het internationaal spoorverkeer. Verdere plannen voor het spoorverkeer zijn een herziening van de btw-vrijstellingen voor internationaal passagiersvervoer en opties voor multimodale tickets. D66 beschreef deze dingen ook al eerder in het Europees spoorplan.<sup>14</sup> Zij vragen de staatssecretaris hoe zij de plannen voor spoorverkeer van de EU-commissie beoordeelt?**

Ik verwijs u hiervoor graag naar het BNC-fiche over de mededeling van de Europese Commissie over slimme en duurzame mobiliteit van 5 februari 2021 en de actieagenda trein-vliegtuig. Uiteraard wordt uw Kamer ook nader geïnformeerd bij het verschijnen van het actieplan voor spoor dat de Commissie later dit jaar zal uitbrengen.

**De leden van de CDA-fractie vragen zich af of de staatssecretaris de motie van het lid Amhaouch c.s. over een trilaterale spoortop (Kamerstuk 35 570 XII, nr. 32) heeft uitgevoerd? Zo ja, hoe zijn deze gesprekken gegaan? Welke concrete afspraken zijn er gemaakt? Deze leden vragen de uitkomsten van deze gesprekken te delen met andere EU-landen tijdens de Transportraad en de uitkomsten naar de Kamer te sturen. Indien de motie niet is uitgevoerd, waarom niet? Binnen welke termijn gaat de staatssecretaris deze motie alsnog uitvoeren?**

We zijn met onze buurlanden in gesprek over de verbetering van de internationale verbindingen. Zij zijn ook nauw betrokken in het platform internationaal personenvervoer per spoor. Gezamenlijk met onze buurlanden stemmen we af wat een goed moment is voor de genoemde trilaterale spoortop en welke afspraken daarin gemaakt kunnen worden. Tijdens de lancering van het Europese Jaar van de spoorwegen op 29 maart 2021 zullen de eerste aanbevelingen van het platform internationaal personenvervoer per spoor worden gepresenteerd en gedeeld.

**De leden van de CDA-fractie zien in een robuust en grensoverschrijdend spoornetwerk de toekomst voor het Europese spoor. HSL-hubs liggen vaak dichtbij elkaar in Europa, maar zijn niet met elkaar verbonden door een landsgrens. Het is belangrijk dat deze grensoverschrijdende HSL-hubs met elkaar verbonden worden om een goed integraal Europees spoornetwerk te maken. Deze leden vragen zich af of de staatssecretaris deze visie deelt? Is zij bereid dit onderwerp hoog op de agenda te zetten bij andere Europese landen en hiervan een topprioriteit te maken bij *Year of the Rail (YoR)*?**

---

<sup>14</sup> D66. (2020) Plan 2040: Met de trein door Europa. <https://d66.nl/wp-content/uploads/2020/09/Internationaal-Spoorplan.pdf>.

De ambitie van het verbinden van internationale spoorhubs op Europese schaal deel ik. In de eerste aanbevelingen van het platform internationaal personenvervoer per spoor, welke worden gepresenteerd op 29 maart tijdens de lancering van de YoR, en in het vervolg van het Duitse initiatief van de Trans Europe Express, komt dit concept ook terug. De Europese Commissie heeft in de EU-strategie voor duurzame en slimme mobiliteit aangegeven 15 nieuwe internationale verbindingen als pilots te willen realiseren voor 2030. Dit initiatief zie ik ook als kans voor het versterken van de bereikbaarheid van internationale rail hubs.

**De leden van de CDA-fractie vragen de staatssecretaris in hoeverre er vergelijkbare pilots gaande zijn in andere Europese landen over grensoverschrijdende ticketing? Is de staatssecretaris bereid zich in de Transportraad hierop in te zetten?**

Het *Mobility as a Service for Europe* project<sup>15</sup> (in opdracht van de EU) heeft als doel kwantificeerbaar bewijs, kaders en instrumenten te leveren om de belemmeringen weg te nemen en een coöperatieve en onderling verbonden interne EU-vervoersmarkt voor het MaaS-concept mogelijk te maken. Het concept wordt gedemonstreerd in stedelijke, intercity- en grensoverschrijdende reizen in 3 EU-gebieden (VK, LUX-DE, HU).

Naast de Limburgse pilot is er ook het project *Nordic Open Mobility and Digitalization* (NOMAD). Dit project heeft tot doel ervaringen op te doen met multimodale grensoverschrijdende reizen via MaaS apps in Scandinavië. NOMAD wordt ondersteund door *Nordic Innovation* (een organisatie onder de *Nordic Council of Ministers*), en de kernleden zijn: Kyyti Group, ITS Nordics (Noorwegen, Finland, Zweden, Denemarken, IJsland), UbiGo, RISE, TOI en Capital Region of Denmark. Grensoverschrijdende ticketing is zodoende een onderwerp dat ook in de belangstelling staat van de Raad en de verschillende lidstaten.

**De leden van de GroenLinks-fractie zijn blij met de goede bedoelingen van het kabinet op het onderwerp. Deze leden zien de enorme uitdagingen op internationaal en stedelijk spoor en maken zich eveneens zorgen om de beschikbaarheid van voldoende personeel. De leden hebben wel grote moeite om de uitgesproken kabinetsambities hierop in lijn te brengen met de ongerichte bezuinigingseis die het kabinet nu de Nederlandse vervoerders oplegt. De korte termijn problemen door het wegvallen van reizigersinkomsten door corona, kunnen onmogelijk worden opgelost door bezuinigingen. Immers op het materiaal kan niet worden bezuinigd. Wat dan blijft is de ontwikkeling van nieuwe linnen, vernieuwing van materiaal of het ontslaan van mensen. Al deze opties zijn direct in strijd met de door het kabinet uitgesproken ambities op groei van internationaal en lokaal spoor en het aantrekken van mensen voor de sector. Hoe denkt de staatssecretaris deze twee polen binnen het kabinetsbeleid te verenigen? En als de goede voornemens de inzet worden voor de transportraad, hoe zet zij dit om in Nederland? Maken de bezuinigingseisen op de middellange termijn niet veel meer kapot, dan ze op de korte termijn zouden kunnen opbrengen?**

Het kabinet levert - met een beschikbaarheidsvergoeding - een substantiële bijdrage, zodat de sector de beschikbaarheid van het openbaar vervoer kan blijven borgen. In september 2020 is hierover afgesproken dat er naast concrete vergoeding voor de eerste helft van 2021 ook perspectief is op een beschikbaarheidsvergoeding voor de tweede helft van 2021. Deze beschikbaarheidsvergoeding is nu reeds tot en met het derde kwartaal van 2021 toegezegd. Ondertussen worden gesprekken gevoerd over de verdere benodigde ondersteuning in 2021 en de

---

<sup>15</sup> <https://ec.europa.eu/inea/en/horizon-2020/projects/h2020-transport/intelligent-transport-systems/maas4eu>

noodzakelijke transitie daarna. Daarbij stuurt het kabinet ook op het middellange termijn perspectief, om onder andere kapitaalvernietiging op de korte termijn te voorkomen.

**De leden van de GroenLinks-fractie maken zich al heel lang hard voor meer, betere en snellere internationale treinverbindingen. Een goed Europees HSL netwerk kan veel vliegtuigen vervangen. De leden van de GroenLinks-fractie zouden graag een concrete inzet van Nederland zien voor dat Europese HSL-net en de verdubbeling van het aantal passagiers. Hoeveel nieuwe verbindingen zouden gerealiseerd kunnen worden? Welke doen Nederland aan en wat betekent dit voor de reistijden tussen Nederland en diverse Europese bestemmingen? Hoe komen die pilotlijnen eruit te zien? Zet Nederland in op een HSL verbinding van de Randstad naar Duitsland en aansluiting op het Duitse HSL net? Naar Berlijn? Hamburg en Scandinavië? In 2030? Of beperken de ambities zich tot meer passagiers op de HSL-Zuid? De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat heel veel problemen met internationale verbindingen reeds bekend zijn. Ticketing is genoemd, maar ook de verschillende beveiligingssystemen die nu heel traag geharmoniseerd worden, de verschillende spanningen in bovenleidingen, perronbreedtes, maar ook verschillen in governance, en de lokale belangen van provincies en deelstaten, etc. Worden de pilotlijnen gebruikt om deze reeds bekende problemen te bevestigen, of op te lossen?**

Het is mijn doel te komen tot een marktgerichte ontwikkeling van de hogesnelheidsmarkt per spoor waarop Nederland goed is aangesloten. Voor mijn inzet ten aanzien van specifieke bestemmingen en onderwerpen verwijs ik u naar mijn brieven aan de Tweede Kamer van 21 juni 2018<sup>16</sup> en van 20 november 2020<sup>17</sup>. De Europese Commissie is verantwoordelijk voor het vormgeven van de randvoorwaarden van de ten minste 15 pilotlijnen. Ik verwacht dat de Europese Commissie in zal zetten op het daadwerkelijk realiseren van aantrekkelijker en nieuwe internationale treindiensten en daarmee het gericht oplossen van barrières.

**De twee Nederlandse HSL verbindingen, naar Parijs en London, hebben sterk te lijden onder de coronacrisis. Vooral EuroStar naar London kampt met grote problemen en een serieuze dreiging van faillissement. De leden van de GroenLinks-fractie vragen zich of Nederland zich hard gaat maken voor de instandhouding van de dienst naar London? Gaat Nederland hier concreet aan bijdragen?**

Zoals ik uw Kamer bij de beantwoording van de vragen van het lid Schonis (D66) al heb gemeld<sup>18</sup> is Eurostar op dit moment in gesprek met Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk over mogelijke steunmaatregelen. Ik volg de gesprekken van mijn ambtgenoten over deze kwestie nauwgezet, in het bijzonder waar het ontwikkelingen betreft die zouden kunnen raken aan de continuïteit van de directe verbinding tussen Amsterdam en Londen en zal indien nodig passend acteren.

**Ook vragen de leden van de GroenLinks-fractie de Staatssecretaris om zich Europees in te zetten voor de nachttrein. Nederland ligt aan de rand van het continent en veel bestemmingen liggen met ongeveer 10 uur treinreizen op de ideale afstand voor de nachttrein. Daarmee gebruiken we ook Europees de lege uren op het spoor en komen reizigers 's ochtends uitgerust aan op hun bestemming. Herstel van de nachttrein is nu een initiatief van enkele spoorwegmaatschappijen, maar zou met een Europese inzet een flinke boost kunnen krijgen. Is de Staatssecretaris bereid zich hiervoor in te zetten?**

---

<sup>16</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 783

<sup>17</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 916.

<sup>18</sup> Aangangsel Handelingen II 2020/21, nr. 1769.

De ontwikkeling van initiatieven voor de nachttrein van en naar Nederland juich ik toe. Met partijen ben ik bereid in gesprek te gaan over eventuele barrières die er zijn bij het opzetten van nieuwe treindiensten. De ontwikkeling van een netwerk van nachttreinen in Europa is ook een onderwerp waar het platform internationaal personenvervoer per spoor zich over buigt. Als Nederland steunen we die discussie daarover uiteraard. Onderdeel van de marktverkenning internationale verbindingen in open toegang die ik momenteel uit laat voeren, is ook in hoeverre vervoerders interesse hebben om nachttreinen in open toegang aan te bieden.

**De leden van de VVD-fractie vragen of er voldoende Europese middelen beschikbaar komen voor langeafstand en grensoverschrijdend passagiersvervoer per trein? Is het animo van de reiziger voldoende om rendabel hogesnelheidstreinen te laten rijden? Welke trajecten zijn dat dan en bedruipen die zichzelf? De leden vragen welke rol Nederland speelt in de verdubbeling/verdvoudiging van het aantal reisbewegingen per hogesnelheidslijn.**

Het is mijn doel om te komen tot een marktgerichte ontwikkeling van de hogesnelheidsmarkt per spoor. Voor mijn inzet ten aanzien van specifieke bestemmingen en onderwerpen verwijs ik u naar mijn brief aan de Tweede Kamer van 21 juni 2018 en van 20 november 2020. Internationale verbindingen zijn uitgewerkt in Toekomstbeeld OV en de mogelijkheden zijn beschreven in de ontwikkelagenda zoals gevoegd bij de brief aan de Tweede Kamer van 29 januari 2021<sup>19</sup>. Europese middelen voor het passagiersvervoer per trein zullen in principe beschikbaar komen vanuit de *Connecting Europe Facility* en de daaruit volgende calls.

**De leden van de VVD-fractie zijn benieuwd naar de 15 pilots en vragen wat de (actieve) rol van Nederland hierin is. Wanneer kan de uitwerking van deze pilots verwacht worden?**

De verwachting is dat de Europese Commissie in de tweede helft van 2021 bij het vaststellen van een actieplan voor personenvervoer per spoor een eerste uitwerking zal geven aan het ontwikkelen van deze pilots. Uiteraard wordt uw Kamer daar nader over geïnformeerd via de gebruikelijke procedures.

**De leden van de VVD-fractie lezen in de geannoteerde agenda dat lidstaten discussiëren als het gaat om bijvoorbeeld de verkoop en beschikbaarheid van rail tickets voor derde partijen. Wat zijn de verschillende standpunten van lidstaten hierover, hoe kijkt de staatssecretaris tegen deze standpunten aan en wat is het standpunt van Nederland op dit onderwerp?**

Er is aanzienlijke verbeterpotentie in de verkoop van internationale tickets voor internationaal spoorvervoer. De Nederlandse inzet is om marktpartijen te stimuleren te komen tot het aanbieden van een grotere beschikbaarheid van internationale spoortickets, ook door derde partijen. Waar nodig zullen barrières daartoe, bijvoorbeeld in de beschikbaarheid van data, in kaart gebracht moeten worden en op Europese schaal besproken te worden.

**De leden van de CDA-fractie vragen de staatssecretaris hoe de touringcarbranche betrokken kan worden in het kort grensoverschrijdend vervoer? Is zij bereid met de touringcarbranche daarover in gesprek te gaan?**

Kort grensoverschrijdend vervoer wordt doorgaans geregeld via een regionale concessie en is daarmee een verantwoordelijkheid voor decentrale overheden.

**De leden van de CDA-fractie vragen de staatssecretaris hoe zij aankijkt naar de plannen van**

---

<sup>19</sup> Kamerstuk 23 645, nr. 746.

**de Europese Commissie om passagiersvervoer op aanvraag (taxi's en particuliere huurauto's) expliciet te betrekken bij de toekomstige duurzame passagiersvervoer? Is zij bereid deze ambitie ook voor Nederland te laten gelden, zo vragen deze leden.**

Ik ben momenteel met verschillende gemeenten en markt- en branchepartijen in gesprek over duurzaam passagiersvervoer. Ik hoop u snel te kunnen informeren over de voortgang hiervan.

Wegvervoer:

**De leden van de D66-fractie lezen dat het kabinet de aangekondigde aanscherping van de CO<sub>2</sub>-normen voor lichte en zware voertuigen en de post-Euro-VI-emissienormen verwelkomt en pleit voor het invoeren van CO<sub>2</sub>-normen voor Non-Road Mobile Machinery (NRMM) en bromfietsen.<sup>20</sup> Ook lezen de leden dat het kabinet vraagt een jaartal vast te stellen vanaf wanneer alle nieuwverkoop voor voertuigen emissieloos moet zijn. Zij vragen de minister welk jaartal zij daarbij zelf voor ogen heeft. Kan de minister het plan voor Nederland toelichten voor uitfasering van fossiele brandstofmotoren. Indien zo'n plan nog niet bestaat, kan de minister dan toelichten of aan een dergelijk plan wel gewerkt wordt? Denkt de minister daarbij ook het inzetten van het instrument van een subsidie?**

In het Klimaatakkoord is overeengekomen dat het kabinet ernaar streeft vanaf 2030 geen nieuwe fossiele brandstofmotoren meer in Nederland te verkopen. Dit jaartal is ook in Europa de Nederlandse inzet, want in het behalen van zowel de Nederlandse als de Europese doelen is het vaststellen van een dergelijke datum noodzakelijk. Om met een bredere coalitie van lidstaten een duidelijke boodschap aan de Europese Commissie af te geven, heeft de Minister onder andere op 10 maart 2021 in een gezamenlijk initiatief met Denemarken, namens negen lidstaten een brief met non-paper<sup>21</sup> aan de Europese Commissie gestuurd. Met deze brief wil de Minister het belang benadrukken van het vaststellen van een uitfaseerdatum voor fossiele brandstofmotoren in lijn met de Europese doelstelling van klimaatneutraliteit in 2050, duidelijkheid krijgen over de juridische mogelijkheden van (een groep van) lidstaten om de transitie naar 100 procent nul-emissievoertuigen sneller te maken, een strengere CO<sub>2</sub>-norm voor personen- en bestelauto's (in lijn met de uitfaseerdatum) en voldoende (laad- en tank)infrastructuur voor de transitie naar nul-emissievoertuigen. Zodra de Europese Commissie het wetsvoorstel voor CO<sub>2</sub>-standaarden publiceert, naar verwachting rond juni, zal de Minister uw Kamer informeren middels het gebruikelijke BNC-traject.

In de komende jaren wordt verwacht dat de emissievrije auto's (personenauto's voor in de segmenten van compacte en kleine auto's/ bestelauto's algemeen) nog duurder zijn dan de conventionele auto's. Om particulieren, maar ook bedrijven, een betaalbaar handelingsperspectief te kunnen bieden voor de overstap naar emissievrij rijden, zijn aanschafsubsidies voor zowel koop als ook lease van de voertuigen (nieuw en gebruikt) voor de komende jaren aan de orde.

**De leden van de VVD-fractie steunen de lijn om duurzame brandstoffen in te zetten in de lucht- en scheepvaart. De leden van de VVD-fractie vragen of er voldoende duurzame brandstof beschikbaar zal komen en hoe Europa kan helpen bij het opschalen van de productie. De leden zien grote kansen voor waterstof en vraagt de minister beschikbaar**

---

<sup>20</sup> Kamerstuk 22 112, nr. 3042, p. 5.

<sup>21</sup> <https://www.permanentrepresentations.nl/permanent-representations/pr-eu-brussels/documents/publications/2021/03/10/non-paper---transition-to-zero-emission-light-duty-vehicles>

**innovatiegeld te benutten. Wat zijn precies de mogelijkheden hiervoor? De leden van de VVD-fractie blijven herhalen dat het uitgangspunt moet zijn dat alle verduurzaming haalbaar en betaalbaar is. Hoe wordt dit geborgd?**

Het duurzaamheidskader stelt dat er tot 2030 voldoende duurzame biobrandstoffen beschikbaar zijn voor de Nederlandse behoefte.

Opschaling van hernieuwbare brandstoffen vindt momenteel plaats binnen de Europese transportverplichting uit de Richtlijn hernieuwbare energie (RED). Deze systematiek werkt op basis van kosteneffectiviteit binnen de gestelde beleidskaders en ook hernieuwbare waterstof en brandstoffen op basis van waterstof kunnen bijdragen aan het realiseren van dit doel. Hierbij is Nederland voornemens bij de nationale implementatie een extra stimuleringsfactor voor de inzet van hernieuwbare waterstof en hierop gebaseerde hernieuwbare brandstoffen in de mobiliteit in te voeren, die niet vanuit Europa wordt voorzien.

Voor 2030 stelt Nederland vanuit het Klimaatakkoord doelen voor een aandeel hernieuwbare energie met bijbehorende CO<sub>2</sub>-reductie in wegvervoer en binnenvaart. Tot 2025 blijft Nederland een handelingsperspectief voor luchtvaart en zeevaart toestaan binnen dit beleid. Dit is bedoeld als startmotor voor de verduurzaming in deze sectoren. Echte opschaling van duurzamere lucht- en zeevaartbrandstoffen moet plaatsvinden in sectorspecifiek beleid. Hiervoor lopen verschillende Europese trajecten, zoals *FuelEU Maritime* en *ReFuel aviation*.

Naast hernieuwbare brandstoffen zijn ook CO<sub>2</sub>-arme brandstoffen belangrijk om de doelen voor luchtvaart en zeevaart te realiseren. Dit biedt kansen voor blauwe waterstof, of waterstof-gerelateerde brandstoffen, aangezien elektrificatie op de korte termijn geen alternatief is.

Vanuit de EU co-financieringsfondsen die vrij gaan komen vanuit de Europese Green Deal en de verschillende relevante strategieën (o.a. de Europese waterstofstrategie en de Europese strategie voor duurzame en slimme mobiliteit) zullen middelen beschikbaar komen voor lidstaten, regio's en bedrijfsleven voor deze innovatieopgave. Het is aan het volgend kabinet om in een dit jaar te verschijnen Nationaal Waterstofprogramma en Waterstofconvenant met de sector onder meer zijn ambitie te schetsen voor waterstof in mobiliteit.

**De leden van de VVD-fractie zijn benieuwd naar het krachtenveld en de voor- en nadelen van ETS voor het wegvervoer. Deze leden vragen zich af of dit niet systeem voor wegvervoer niet te gedetailleerd wordt en willen voorkomen dat het te veel rompslomp oplevert. Deelt de Minister deze mening? Zijn andere (bestaande) methoden niet interessanter?**

Het is nog niet duidelijk of de Europese Commissie een voorstel gaat doen voor een ETS voor het wegvervoer. Vooralsnog is dit alleen een overweging van de Europese Commissie en nog maar weinig lidstaten hebben zich tot nu toe openlijk uitgesproken voor een dergelijk systeem. Het

kabinet vindt dat voor de transformatie van het wegvervoer innovatie en investeringen essentieel zijn. Om de nodige stappen te zetten hebben we meer CO2-neutrale voertuigen en duurzamere brandstoffen nodig. En uiteraard de hierbij passende infrastructuur. Het kabinet acht derhalve een verdere aanscherping van het bestaande instrumentarium de meest effectieve manier om de reductiedoelstelling in 2030 te behalen. Het kabinet zal kritisch kijken naar het Commissievoorstel en bijbehorend Impact Assessment om het ETS naar wegverkeer uit te breiden. Daarbij zal het kabinet het voorstel o.a. beoordelen op de vraag of het voldoende tijdig tot CO2-reductie in de EU en in Nederland leidt, en of het voorstel innovatie stimuleert.

**De leden van de VVD-fractie reageren positief op de aandacht voor verkeersveiligheid. De leden zien graag een andere uitwerking tegemoet over concrete zaken die de verkeersveiligheid verhogen. Wat kan de minister daarover zeggen? De VVD leden steunen de Europese aanpak van LEV en enige afstemming met betrekking tot rijbewijzen, waaronder de mogelijkheden voor Nederlanders met een autorijbewijs om op een lichte 125cc motorfiets te gaan rijden. Wat is de stand van zaken hierover en wanneer kan dit geregeld zijn?**

De Minister volgt de initiatieven in EU-strategie voor duurzame en slimme mobiliteit op het gebied van de verkeersveiligheid en zal de Kamer waar nodig informeren over het Nederlandse standpunt indien de voorstellen meer concreet worden. De door de leden van de VVD-fractie genoemde eenvoudiger toegang tot het lichte motorrijbewijs (125cc) met een B-rijbewijs zal aan de orde komen bij de herziening van de derde Europese rijbewijsrichtlijn. De Commissie zal in juli 2021 starten met een *support study* rond deze herziening, waarbij lidstaten en sectororganisaties zullen worden geconsulteerd, onder meer via themabijeenkomsten. Het voorstel voor een herziening van de richtlijn wordt eind volgend jaar verwacht.

**De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de EU-strategie voor duurzame en slimme mobiliteit en de reactie van het kabinet hierop. De leden van de VVD-fractie vragen de staatsecretaris bij het noemen van getallen zoals 30 miljoen zero-emissie voertuigen in 2030 of het verdubbelen/verdrievoudigen van het aantal hogesnelheidstreinen altijd de beperkte maakbaarheid van deze ambities in het oog blijft houden. Daarbij wijzen deze leden op het feit dat de voortgang in technologie, financiering en draagvlak belangrijke factoren zijn om bepaalde ambities uiteindelijk te bereiken en slechts het noteren van een ambitie onvoldoende is. De leden ondersteunen het stellen van doelen, maar zijn daarbij huiverig als deze dwangmatig tot een koers leiden die leidt tot drang, verbieden of hoge kosten. De leden van de VVD prefereren een stimulerende kosteneffectieve aanpak waarbij doelen wellicht ook iets later bereikt mogen worden dan gepland. Daarbij pleiten deze leden voor Europees bronbeleid als het gaat om de productie van schonere voertuigen, waarbij ook rekening wordt gehouden met de uitvoerbaarheid voor producenten. Het gelijke speelveld wereldwijd dient volgens deze leden altijd meegewogen te worden om een concurrentienadeel en verlies van banen in Europa te voorkomen. Hoe denkt de staatssecretaris daarover?**

Uiteraard is dit een invalshoek waar we als Nederland op letten. Juist door nu tijdig op deze transitie in te zetten, wordt voorkomen dat over een aantal jaar producenten niet klaar zijn om de noodzakelijke transitie te maken. Hiermee bouwt Europa aan een koploperspositie, waarmee wij wereldwijd ook binnen de globale noodzakelijke transitie naar nul-emissievervoer en transport

kunnen blijven concurreren met andere economieën. Het gelijke speelveld in Europa wordt daarbij ook juist versterkt door een Europese aanpak voor schonere voertuigen via bronbeleid.

#### Luchtvaart:

**De leden van de D66-fractie zijn benieuwd wat de status is van het voucherfonds voor de reisbranche. Is al bekend wanneer hiervoor goedkeuring komt van de Europese Commissie? Ook zijn deze leden benieuwd of in Europees verband nog wordt gesproken van een vouchergarantiefonds voor losse vliegtickets in het geval faillissement. Zal de minister dat bij deze Transportraad ter sprake brengen? Zo nee, waarom niet?**

De stukken voor de voucherkredietfaciliteit zijn door de staatssecretaris van Economische Zaken en Klimaat voor prenotificatie aangeboden. In reactie daarop zijn er door de Commissie vertrouwelijk schriftelijke vragen gesteld over de vormgeving van deze maatregel. De beantwoording van deze vragen vond vorige week plaats, waarna kort daarop een ambtelijk overleg heeft plaatsgevonden. Deze fase van prenotificatie duurt gemiddeld genomen 2 à 3 weken, waarna een formele notificatie plaatsvindt voor het formele besluit van de Commissie. Het is niet bekend wanneer de goedkeuring van de Europese Commissie te verwachten is.

Er wordt in Europees verband gesproken over de verbetering van consumentenbescherming tegen insolventie van luchtvaartmaatschappijen. De Commissie gaat bijvoorbeeld bekijken of de verschillen tussen de pakketreizenrichtlijn en de EU-verordening inzake passagiersrechten op het gebied van bescherming bij insolventie gerechtvaardigd zijn, dan wel of de regels meer op elkaar moeten worden afgestemd. Het gaat daarbij om de terugbetaling van tickets en (indien nodig) repatriëring.

Nederland heeft bij herhaling gepleit voor een Europees ticketgarantiefonds en zal dit ook blijven doen. Het onderwerp staat echter niet geagendeerd voor de informele Transportraad op 30 maart.

**De leden van de VVD-fractie zien veel in de herziening van de slotverordening, maar vraagt wel om een realistische invulling die ervoor zorgt dat gezonde concurrentie blijft en het vliegen binnen Europa voor de consument haalbaar en betaalbaar blijft. Het is voor de VVD van belang dat vanaf Nederlandse luchthavens de rest van de wereld eenvoudig te bereiken is en blijft. Wat kan de minister zeggen over connectiviteit?**

Het is belangrijk dat Nederland verbonden is en blijft met de belangrijkste bestemmingen in Europa en de rest van de wereld. Een kwalitatief hoogwaardig netwerk is een vitale pijler onder ons investerings- en ondernemingsklimaat en een publiek belang. Om deze reden zal Nederland bij de herziening van de slotverordening daarom inzetten op meer nationale beleidsruimte voor maatregelen die de netwerkkwaliteit en de connectiviteit vanaf Nederlandse luchthavens kunnen versterken.

**De leden van de VVD-fractie zien de komende tijd graag volle aandacht en inzet op SES en SES2+. De voordelen zijn evident en mogen niet blijven liggen. Wanneer verwacht de minister resultaat?**

Nederland steunt de doelstellingen en het belang van SES (Single European Sky). Door Nederland wordt daarom ook met aandacht en inzet bijgedragen aan de onderhandelingen over het SES2+ voorstel, waarbij de Nederlandse belangen goed worden afgewogen en ingebracht. De onderhandelingen tussen de lidstaten zijn in volle gang en kunnen mogelijk dit jaar nog leiden tot een algemene oriëntatie in de Raad. Daarna volgen nog de onderhandelingen tussen de Raad en het Europees Parlement voordat het nieuwe wetgevingsvoorstel van kracht wordt.

#### Maritieme Zaken:

**De leden van de D66-fractie willen nog kort ingaan op de Msc Zoë. Tijdens het afgelopen AO Maritiem heeft de minister toegezegd dat ze in gesprek zou treden met het Verbond van Verzekeraars over het in internationaal verband aanpassen van de polisvoorwaarden voor de risico's rondom het sjourner<sup>22</sup>. Is de minister hierover reeds in overleg getreden met het Verbond van Verzekeraars en wat waren hiervan de conclusies? Gaat zij deze conclusies delen in deze of een volgende Transportraad, of bij het EMSA? Zo nee, waarom niet? Indien nog geen gesprekken zijn gevoerd met de verzekeraars, wanneer denkt de minister die dan wel te kunnen voeren?**

Gesprekken met verzekeraars vinden momenteel plaats. Omdat Nederlandse verzekeraars slechts een beperkte invloed hebben op de polisvoorwaarden van internationaal maritiem containertransport, heeft de Minister, in overleg met het Verbond van Verzekeraars, contact opgenomen met IUMI, de Internationale Bond van Maritieme Verzekeraars. IUMI heeft aangegeven dat containerverlies, ook op basis van recente incidenten wereldwijd, hoog op de agenda van het voorjaarsoverleg staat. Dit wil de Minister eerst afwachten. Uw Kamer wordt in de eerstvolgende voortgangsrapportage over de Msc Zoë geïnformeerd over de stand van zaken op dit onderwerp.

**Verder willen de leden van de D66-fractie vragen naar stand van zaken omtrent de vervolgonderzoeken over de routes over de Waddenzee die MARIN geadviseerd heeft naar aanleiding van de ramp met de Msc Zoë. De minister heeft daarover aangegeven dat samenwerking met Duitsland niet meer ging lukken onder Duits voorzitterschap.<sup>23</sup> Het Portugees voorzitterschap is inmiddels gestart. Daarom vragen de leden of de minister deze vervolgonderzoeken met MARIN en Duitsland opnieuw heeft geagendeerd? Zo nee, zal zij dit dan op korte termijn doen?**

De gesprekken met Duitsland over de vervolgonderzoeken zijn nog niet afgerond. Uw Kamer zal in de eerstvolgende voortgangsrapportage over de Msc Zoë worden geïnformeerd over de stand van zaken op dit onderwerp.

**De leden van de D66-fractie willen ten slotte vragen of de minister al in overleg is getreden met Duitsland en Panama over in welke mate de internationale regelgeving over ramp- en calamiteitenbestrijding is achtergebleven bij de schaalvergroting in de containervaart. Zo ja, welke actiepunten kwamen hieruit voort en wanneer zal dit ter discussie worden gesteld in**

---

<sup>22</sup> Kamerstuk 31 409 nr. 310, p. 30

<sup>23</sup> Kamerstuk 31 409, nr. 310, p. 31.

**IMO-verband (IMO: Internationale Maritieme Organisatie)? Zo nee, waarom niet? Wanneer zal dit overleg dan wel plaatsvinden? Heeft de minister bovendien al gepleit voor het verplicht stellen van nieuwe richtlijnen die gericht zijn op stabiliteitsproblemen met grote schepen, zoals toegezegd in de kabinetsreactie op het OVV-rapport naar aanleiding van de ramp met Msc Zoë?**<sup>24</sup>

De in de kabinetsreactie aangekondigde bredere analyse van de mate waarin internationale regelgeving mogelijk is achtergebleven bij de schaalvergroting in de containervaart, betreft met name het veilig ontwerp van zeeschepen en sjorsystemen en het ontwerp van containers. Dit vergt onder andere aanvullend onderzoek naar deze aspecten en een analyse van resultaten van ongevalsonderzoeken naar recente ongevallen met grote containerschepen.

Daarnaast zal deze bredere analyse geagendeerd moeten worden in het Maritieme Veiligheidscomité van IMO. Door de Coronarestricties heeft de agendering van nieuwe onderwerpen in dit comité ernstige vertraging opgelopen. In 2020 zijn er zelfs in het geheel geen nieuwe onderwerpen geagendeerd. De inzet is om, wanneer dit weer mogelijk is, hopelijk dit jaar nog, deze bredere analyse op de agenda van de IMO te krijgen.

Over de nieuwe richtlijnen gericht op stabiliteitsproblemen kan de Minister aangeven dat er eerst enige ervaring dient te worden opgedaan met deze richtlijnen voordat deze verplicht kunnen worden gesteld. De Minister zal de Nederlandse ervaringen met de richtlijnen afstemmen met andere landen, en aan de hand daarvan een geschikt moment bepalen om in IMO te pleiten voor verplichting daarvan.

---

<sup>24</sup> Kamerstuk 29 684, nr. 211