

Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Postbus 20018  
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

Rijnstraat 8  
2515 XP Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000  
F 070-456 1111

**Ons kenmerk**

IENW/BSK-2022/15267

**Bijlagen**

2

Datum 29 november 2022  
Betreft Schriftelijk overleg t.b.v. Transportraad d.d. 5 december  
2022

Geachte voorzitter,

Op 24 november jl. heeft de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat schriftelijke vragen ingebracht naar aanleiding van de geannoteerde agenda van de Transportraad op 5 december 2022. Met deze brief geven wij antwoord op de vragen. Hieronder treft u per onderwerp de antwoorden aan.

Sinds het versturen van de geannoteerde agenda aan uw Kamer zijn er drie diversen punten toegevoegd aan de agenda van de Transportraad. Deze diversen punten betreffen: verkeersveiligheid, duurzame luchtvaart en solidariteitscorridors tussen de EU en Oekraïne.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. V.L.W.A. Heijnen

## Trans-Europese Transportnetwerken (TEN-T)

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk  
IENW/BSK-2022/244567

### **VVD-fractie**

- 1. 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 staatsecretaris 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 tijdpad 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.**

In de brief<sup>1</sup> van 13 november 2019 is uw Kamer geïnformeerd over wat nodig is om te voldoen aan de TEN-T verplichting om in 2030 op het kernnetwerk te kunnen rijden met 740 meter treinlengte. In technische zin is dat nu al mogelijk. In 2020 zijn al goederentreinen met deze lengte ingepast. Voor de robuustheid van de dienstregeling is echter meer nodig: verstoringen met treinen van deze lengte kunnen leiden tot ernstige ontregeling van het treinverkeer. Daarvoor zijn wacht- en buffersporen nodig. In een pragmatische, gefaseerde en kosteneffectieve aanpak identificeer ik samen met ProRail en de sector waar wat nodig is en zoek ik naar financieringsmogelijkheden. Inmiddels is voor enkele projecten financiering gevonden en in gang gezet, maar de totale opgave is omvangrijk en kostbaar. Daarvoor is nog geen budget beschikbaar. In de voortgangsbrief spoorgoederenvervoer wordt uw Kamer hierover in december nader geïnformeerd.

Voor het creëren van mogelijkheden in de dienstregeling zijn er ook afspraken met de buurlanden nodig: het merendeel van het spoorgoederenvervoer is grensoverschrijdend en vergt dat treinen van deze lengte ook op het spoor in de buurlanden terecht kunnen. Onze buurlanden werken daar hard aan, maar vooralsnog kunnen ze maar beperkt mogelijkheden bieden. Zo is de realisatie van het Derde Spoor<sup>2</sup> tussen de Nederlandse grens en Oberhausen een belangrijke voorwaarde om via de Betuweroute – die daarvoor reeds geschikt is – treinen van 740 meter lengte te kunnen afwikkelen.

- 2. 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**

<sup>1</sup> Kamerstukken II, 2018-2019, 29984, nr. 870

<sup>2</sup> <https://prestaties.prorail.nl/derdespoor>

**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.**

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk

IENW/BSK-2022/244567

De digitalisering van het spoor is een noodzakelijke en niet te stoppen ontwikkeling. European Rail Traffic Management System (ERTMS) biedt de enige basis om het spoor verder te digitaliseren. ERTMS wordt landelijk uitgerold tussen nu en 2050. Dit is nodig, want het huidige systeem is toe aan vervanging en daarmee voldoet Nederland aan de Europese verplichtingen. Bovendien biedt ERTMS een platform voor verdere ontwikkelingen, zoals geautomatiseerd rijden en 5G-toepassing. Zo kan ERTMS bijdragen aan meer capaciteit op het spoor. Op dit moment wordt de kostenraming herijkt voor de uitrol van ERTMS tot aan 2030 op basis van de eerste grote aanbestedingen die zijn gedaan. Ik houd uw Kamer op de hoogte hiervan middels de voortgangsrapportages ERTMS. De volgende voortgangsrapportage zal in het voorjaar 2023 verzonden worden.

Het is onjuist dat Nederland heeft voorgesteld het traject Zwolle-Wierden uit het TEN-T kernnetwerk te halen. In het voorstel van de Europese Commissie staat het traject Zwolle-Wierden op het TEN-T uitgebreid netwerk en het kabinet vindt dit een goed idee.

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

- 3. 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?**

Over de opname van de corridor Zwolle-Twente-Münster in het TEN-T uitgebreid netwerk is al met Duitsland gesproken en opname bleek niet haalbaar, wat betreft het tracé op Duits grondgebied. Overigens wordt aan de Duitse kant verder gewerkt aan de doorontwikkeling van deze corridor. Duitsland heeft al besloten om de verbinding Gronau-Münster te elektrificeren en wil dit in 2028 gerealiseerd hebben.

- 4. 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?**

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk

IENW/BSK-2022/244567

Na het akkoord in de triloog tussen Raad en Europees Parlement zal uw Kamer geïnformeerd worden over de planning rond de uitvoering en financiering van het voorstel. Daarbij zal ook mogelijke spreiding van kosten en synergie met bestaande infrastructurele kosten worden betrokken evenals de beoogde cofinanciering vanuit de Connecting Europe Facility (CEF). Wat de CEF betreft is het zaak verwachtingen over een financiële bijdrage vanuit de CEF realistisch te houden. Het overgrote deel van de financiering van projecten op het TEN-T netwerk zal binnen de nationale, financiële kaders gevonden moeten worden. Medefinanciering via CEF is vanwege de veelheid van projectaanvragen bij iedere CEF-ronde niet gegarandeerd, en is relatief beperkt in omvang. In de regel geldt bij CEF een maximale bijdrage van 30% (werkzaamheden) tot 50% (studies). Er zijn vanuit alle lidstaten veel mogelijke projectvoorstellen en de middelen zijn beperkt. Nederland dingt mee naar een bijdrage uit een budget van circa 13 miljard voor een periode van 7 jaar, voor alle lidstaten en voor alle mogelijke transportopgaven. ERTMS is buiten de uitvoeringstoets gelaten omdat ProRail op dit moment al een planstudie uitvoert naar de landelijke uitrol van ERTMS na 2031.

### **5. 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?**

Het criterium van 160 kilometer per uur is van toepassing op het uitgebreide kernnetwerk en draagt bij aan de ontwikkeling van een aantrekkelijk aanbod voor de reiziger voor internationaal personenvervoer per spoor. Alleen voor het traject Amsterdam – Utrecht is momenteel 160 kilometer per uur technisch mogelijk. Voor het traject Utrecht – Arnhem is een Opgave Afbakening Omgeving (OAO)-traject gestart waarin ook de gewenste lijnsnelheid onderwerp van studie is. Er kunnen nog geen conclusies worden getrokken over de haalbaarheid van invoering van lijnsnelheid van 160 kilometer per uur op de Nederlandse delen van het uitgebreide kernnetwerk. Het kabinet vindt het wel belangrijk dat er in het te bereiken akkoord over de TEN-T mogelijkheden zijn om (met gebruik van ontheffingen) af te wijken van de implementatie van dit criterium in geval van een technische/economische onhaalbaarheid in verband met mogelijk forse extra investeringen. Denk daarbij aan investeringen die enerzijds nodig zijn om de hogere snelheden mogelijk te maken in relatie tot de bodemgesteldheid, en anderzijds om investeringen voor extra infrastructuur om bijvoorbeeld inhalen mogelijk te maken om de reistijdwinst in de dienstregeling te kunnen incasseren. Mogelijk is in deze gevallen sprake van onvoldoende baten tegenover de benodigde investeringen. Het kabinet pleit ervoor om ook capaciteitsbeperkingen, o.a. als gevolg van het gebruik van het spoor voor zowel personenvervoer als goederenvervoer (met een langere snelheid), als ontheffingsgrond in de regelgeving op te nemen.

#### ***D66-fractie***

### **6. 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.**

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk

IENW/BSK-2022/244567

Het Europees Parlement heeft zijn positie over het voorstel voor de herziening van de TEN-T verordening nog niet vastgesteld, dit zal begin 2023 gebeuren. Niettemin wordt een ambitieuze inzet van het Europees Parlement verwacht. Om de Lelylijn als internationale corridor op het TEN-T netwerk te plaatsen is medewerking van Duitsland nodig. Dat gesprek is al gestart en zal worden vervolgd gedurende de onderhandelingen tussen Raad en Europees Parlement over de herziening van de TEN-T verordening. De Kamer zal op de hoogte worden gehouden over de ontwikkelingen rond de gesprekken met Duitsland over de Lelylijn.

- 7. 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?**

Na het akkoord in de triloog tussen Raad en Europees Parlement zal uw Kamer geïnformeerd worden over de planning rond de uitvoering en financiering van het voorstel. Daarbij zal ook mogelijke spreiding van kosten, synergie met bestaande infrastructurele kosten en andere slimme, kostenbesparende opties worden betrokken evenals de beoogde cofinanciering vanuit de Connecting Europe Facility (CEF). Wat betreft de eisen en ambities voor TEN-T als optie en niet als verplichting geldt dat de TEN-T verordening een juridisch bindend karakter heeft en automatisch verplichtingen met zich meebrengt. Wel is het mogelijk om binnen dat kader ontheffingen voor bepaalde verplichtingen aan te vragen.

Wat het CEF betreft is het zaak verwachtingen over een financiële bijdrage vanuit de CEF realistisch te houden. Het overgrote deel van de financiering van projecten op het TEN-T netwerk zal binnen de nationale, financiële kaders

gevonden moeten worden. Medefinanciering via CEF is vanwege de veelheid van projectaanvragen bij iedere CEF-ronde niet altijd gegarandeerd en is relatief beperkt in omvang. In de regel geldt bij CEF een maximale bijdrage van 30% (werkzaamheden) tot 50% (studies). Er zijn veel geïnteresseerden en de middelen zijn beperkt. Nederland dingt mee naar een bijdrage uit een budget van circa € 13 miljard voor een periode van 7 jaar, voor alle lidstaten en voor alle mogelijke transportopgaven.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2022/244567

**8. 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?**

Het criterium van 160 kilometer per uur is van toepassing op het uitgebreide kernnetwerk en draagt bij aan de ontwikkeling van een aantrekkelijk aanbod voor de reiziger voor internationaal personenvervoer per spoor. Alleen voor het traject Amsterdam – Utrecht is momenteel 160 kilometer per uur technisch mogelijk. Voor het traject Utrecht – Arnhem is een Opgave Afbakening Omgeving (AOA)-traject gestart waarin ook de gewenste lijnsnelheid onderwerp van studie is.

Er zijn nog geen conclusies te trekken over de haalbaarheid van invoering van een lijnsnelheid van 160 kilometer per uur op de Nederlandse delen van het uitgebreide kernnetwerk. Ik hecht eraan dat in het te bereiken akkoord over de TEN-T er mogelijkheden zijn om (middels ontheffingen) af te wijken van de implementatie van dit criterium in geval van een technische en/of economische onhaalbaarheid in verband met mogelijk (forse) extra investeringen. Denk daarbij aan investeringen die enerzijds nodig zijn om de hogere snelheden mogelijk te maken in relatie tot de bodemgesteldheid, en anderzijds om investeringen voor extra infrastructuur om bijvoorbeeld inhalen mogelijk te maken om de reistijdwinst in de dienstregeling te kunnen incasseren. Mogelijk is in deze gevallen sprake van onvoldoende baten tegenover de benodigde investeringen.

**9. 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.**

Het faciliteren van 740 meter treinlengte is inderdaad van belang voor de rentabiliteit en de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer en

daarmee ook voor de *modal shift*<sup>3</sup> ambitie van het kabinet<sup>4</sup>. Door langere treinen in te zetten kan meer volume per treinpad vervoerd worden, wat weer bijdraagt aan een betere benutting van ons spoornetwerk. De voorstellen in de TEN-T verordening om tot implementatie van 740 meter treinlengte te komen op het (uitgebreide) kernnetwerk worden gesteund omdat zij van belang zijn voor het internationaal spoorgoederenvervoer.

Het is echter in termen van kosten en baten niet efficiënt om investeringen te doen in tracés waar nauwelijks goederen over het spoor vervoerd worden. Om die reden steunt Nederland het voorstel om deze TEN-T eis niet toe te passen op het uitgebreid netwerk voor zover daar hoofdzakelijk reizigersvervoer plaatsvindt. Verder wordt u verwezen naar het antwoord op vraag 1. In mijn voortgangsbrief over het beleid voor spoorgoederenvervoer zal ik u in december nader informeren over mijn inzet voor langere treinen.

**10. 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?**

Het kabinet pleit niet zozeer voor minder ambitie met betrekking tot de komst van ontgassingsinstallaties. Echter treedt op termijn het verbod op varend ontgassen in het CDNI-verdrag<sup>5</sup> in werking waarin het onderwerp van voldoende ontgassinginstallaties reeds wordt afgedekt. De verdragsstaten zijn namelijk verplicht om een voldoende dekkend netwerk van ontvangstinrichtingen te doen laten realiseren. Op dit moment is er nog geen internationaal verbod op varend ontgassen. Nog niet alle landen hebben deze wijziging van het CDNI-verdrag geratificeerd. Vooruitlopend op dit moment is mijn ministerie samen met het betrokken bedrijfsleven en de omgevingsdiensten hard bezig er voor te zorgen dat alle betrokkenen in staat zijn om vanaf het moment dat het verbod op varend ontgassen ingaat, ook daadwerkelijk een alternatief daarvoor te kunnen bieden. Hiervoor heeft het ministerie geld beschikbaar gesteld aan de dampverwerkers zodat zij een Europese subsidie kunnen indienen. In samenspraak met alle betrokkenen is de afspraak gemaakt dat het bedrijfsleven zorgt voor de ontgassingsinstallaties, aangezien het bedrijfsleven volgens het verdrag aan de lat staat voor de bekostiging van de ontgassing en derhalve het meeste inzicht heeft in waar deze installaties moeten komen te staan. Er zijn al proeven gedaan met enkele mobiele installaties, die inmiddels zijn goedgekeurd. Een stuurgroep is ingesteld om ervoor te zorgen dat de afspraken ook daadwerkelijk worden nageleefd.

<sup>3</sup> Modal shift is het veranderen van vervoerswijze; bijvoorbeeld goederenvervoer over de weg vervangen voor vervoer via spoor of schip.

<sup>4</sup> Kamerstuk 34244, nr. 3

<sup>5</sup> Het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI) heeft tot doel het milieu, en met name het water, te beschermen. Het CDNI is op 1 november 2009 van kracht geworden in België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, Nederland en Zwitserland. <https://www.cdni-iwt.org/?lang=nl>

**11. 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 volgende 24 gemeenten zijn opgenomen als stedelijk knooppunt op het TEN-T netwerk: Almere, Amersfoort, Amsterdam, Apeldoorn, Arnhem, Breda, Den Bosch, Den Haag, Dordrecht, Eindhoven, Emmen, Enschede, Groningen, Haarlem, Leeuwarden, Leiden, Maastricht, Middelburg, Nijmegen, Rotterdam, Tilburg, Utrecht, Zoetermeer en Zwolle. Het kabinet heeft geen signalen ontvangen van gemeenten die op de lijst staan maar daarvan afgehaald willen worden. In de algemene oriëntatie is een opt-out meegenomen voor steden die in de toekomst van de lijst gehaald willen worden.

**12. 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?**

In de verordening is opgenomen dat lidstaten er alles aan moeten doen om bij de planning en uitvoering van projecten op het TEN-T netwerk rekening te houden met de veiligheid en weerbaarheid van de infrastructuur tegen klimaatverandering en natuurrampen. Projecten waarvoor een milieueffectbeoordeling moet worden uitgevoerd, worden aan de eis van klimaatbestendigheid onderworpen. Bij de klimaatbestendigheid wordt rekening gehouden met de meest recente beschikbare beste praktijken en richtsnoeren om ervoor te zorgen dat de vervoersinfrastructuur bestand is tegen de negatieve gevolgen van klimaatverandering, door middel van een klimaatstresstest en risicobeoordeling, onder meer door middel van relevante aanpassingsmaatregelen, en door de kosten van broeikasgasemissies in de kosten-batenanalyse te integreren. De Nederlandse praktijk voldoet aan deze vereiste.

Het thema actieve mobiliteit is als nieuw thema opgenomen. Voor sommige landen is dat een grote stap. Nederland hecht er groot belang aan dat ook in andere Europese lidstaten en steden hieraan gewerkt wordt. Met de verordening worden lidstaten gevraagd actieve vormen van mobiliteit te ondersteunen door de toegankelijkheid en kwaliteit van de bijbehorende infrastructuur te verbeteren, waardoor de veiligheid en gezondheid voor actieve gebruikers van infrastructuur worden verbeterd en de milieuvoordelen van die vervoerswijzen worden bevorderd. Lidstaten zullen bij de aanleg of verbetering van de wegeninfrastructuur en binnenvaartverbindingen aandacht hebben voor de continuïteit en toegankelijkheid van voet- en fietspaden. Actieve mobiliteit dient bovendien opgenomen te worden in de Sustainable Urban Mobility Plans (SUMPs).

**BBB-fractie**

**13. 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 35925-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?**

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk

IE NW/BSK-2022/244567

Op dit moment wordt de TEN-T verordening inclusief het bijbehorend kaartmateriaal herzien en wordt onderzocht of de Lelylijn in het TEN-T netwerk kan worden opgenomen. In de documenten die voor besluitvorming op de Transportraad van 5 december a.s. voorliggen, is de Lelylijn opgenomen in het TEN-T uitgebreid netwerk. Parallel wordt het MIRT-onderzoek opgestart. De motie Van Ginneken/Alkaya heeft de regering specifiek verzocht de Lelylijn toe te voegen aan het uitgebreid kernnetwerk van het TEN-T. Daarvoor moet sprake zijn van een internationale corridor. De gesprekken met Duitsland worden gevoerd om te zien of hier op dit moment reeds draagvlak voor is dan wel wat ervoor nodig is om dit op later moment te verkrijgen en zo invulling te geven aan de motie.

**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?**

In het MIRT-onderzoek Lelylijn zal conform afspraak uit het coalitieakkoord worden gekeken wat de Lelylijn kan bijdragen aan betere internationale treinverbindingen met Noord-Duitsland. Onderdeel van dit MIRT proces is een consultatie van de betrokken provincies. Op de uitkomst daarvan wordt nog niet vooruitgelopen. Daarmee is op dit moment nog niet bekend of er sprake zal zijn van een 'aansluiting'. Indien Duitsland niet mee wil werken, ligt opname in het uitgebreid kernnetwerk niet voor de hand. De Kamer zal op de hoogte worden gehouden over de ontwikkelingen rond de gesprekken met Duitsland over de Lelylijn.

**14. 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?**

In het coalitieakkoord is opgenomen dat de Lelylijn op termijn wordt aangelegd met cofinanciering vanuit Europa en de regio. Ook uit eerdere kostenschattingen lijkt de € 3 miljard die nu bij het Rijk gereserveerd staat niet genoeg voor de gewenste verbinding. Daarmee is Europese cofinanciering van belang, al moet benadrukt worden dat onder meer vanwege de grote concurrentie de bijdrage waarschijnlijk procentueel beperkt zijn. Gezien het hoge investeringsbedrag is deze bijdrage desondanks wenselijk en niet mogelijk zonder opname in het TEN-T netwerk. Indien er geen financiering vanuit Europese fondsen mogelijk is, zal bekeken moeten worden wat wel kan qua beschikbare financiering vanuit Rijk en regio en welke wensen rondom de Lelylijn daarmee ingewilligd kunnen worden.

## Spoorgoederenvervoer

### **D66-fractie**

**15. 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 uitzetten? 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 simuleringregeling 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?**

In de brief aan uw Kamer over de voortgang van het Maatregelenpakket spoorgoederenvervoer van 14 december 2021<sup>6</sup> is een schets gegeven van het gelijke speelveld van de spoorgoederensector. Daarin wordt geconcludeerd dat het gelijke speelveld op hoofdlijnen in balans is, maar wel aandachtspunten kent. De ontwikkelingen in het afgelopen jaar leiden echter tot zorg. Naast de sterke stijging van de energiekosten en de inflatie waar de goederensector in den brede mee te maken heeft, stijgen voor een specifiek voor sommige partijen in de spoorgoederensector ook de gebruikskosten voor het gebruik van het spoor vanwege een nieuwe tariefensystematiek van ProRail. Uw Kamer is over de tarifiering gebruiksvergoeding spoor geïnformeerd via de brief van 27 augustus 2021<sup>7</sup> waarin ook een tijdelijke subsidieregeling is aangekondigd om de negatieve effecten van de gewijzigde systematiek deels te mitigeren.

Het spoorgoederenvervoer heeft een belangrijke economische waarde voor de bedrijvigheid en industrie. Bovendien is het de meest duurzame modaliteit voor het vervoer van goederen. De zorgen van de sector over de

---

<sup>6</sup> Kamerstuk 29984, nr. 953

<sup>7</sup> Kamerstuk 29984, nr. 941

kostenstijgingen worden daarom serieus genomen. Ik wil mij daar de komende periode allereerst in verdiepen, om te borgen dat de verplaatsing van goederenverkeer van de weg naar onder andere het spoor wordt voortgezet. De voortgangsbrief spoorgoederenvervoer in december zal hier nader op in gaan. Daarin zal ik u uitleggen welke projecten ik voorzie voor het geschikt maken van het spoor voor 740 meter treinlengte. Ook zal ik ingaan op de invulling van de motie Schonis c.s.<sup>8</sup>, waarin uw Kamer oproept om een toekomstbeeld voor spoorgoederenvervoer te ontwikkelen. De recente brief over de modal shift aanpak<sup>9</sup> legt daarvoor een goede basis.

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk

IENW/BSK-2022/244567

## Luchtvaart en concurrentievermogen

### *VVD-fractie*

- 16. 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.**

In lijn met de toezegging in het Commissiedebat Maritiem van 5 juli jl., is de Europese Commissie gevraagd te verkennen of niet-EU zeehavens middels bilaterale verdragen tussen EU en derde landen, gehouden kunnen worden aan de EU klimaatregels. De Commissie is van mening dat zij hiervoor competent is, maar vraagt zich af in hoeverre het voorziene probleem (een ongelijk speelveld waardoor schepen uitwijken naar niet-EU havens) zich zal voordoen. Nederland blijft de inzet hierop richting de Commissie bepleiten.

Wat betreft de luchtvaart zet het kabinet er op in om afspraken op Europees niveau te maken over oneerlijke concurrentie als gevolg van EU klimaatregels.

Op dit moment wordt in Brussel gesproken over het verlenen van nieuwe onderhandelingsmandaten om EU luchtvaartverdragen af te sluiten met Colombia, India en Korea. Mogelijk vraagt de Europese Commissie in de toekomst eveneens om onderhandelingsmandaten om met andere landen in het Midden-Oosten te onderhandelen, zoals Saoedi-Arabië. Daarbij vraagt Nederland aandacht voor mogelijke oneerlijke concurrentie voor de Europese luchtvaart als gevolg van EU klimaatregels en vraagt de Commissie om dit mee te nemen in de onderhandelingsmandaten. Andere lidstaten zullen dit dan eveneens moeten ondersteunen.

Wanneer er met een derde land al een EU breed luchtvaartverdrag is, of als onderhandelingsmandaten al zijn vastgesteld dan zijn de mogelijkheden om dergelijke afspraken nog te maken zeer beperkt. De Europese Commissie had onderhandelingsmandaten om met Turkije en de V.A.E. EU luchtvaartverdragen uit te onderhandelen. Echter, de onderhandelingen met

---

<sup>8</sup> Kamerstuk 35570-XII, nr. 62

<sup>9</sup> Kamerstuk 34244, nr. 3

Turkije zijn gestaakt en de V.A.E. heeft aangegeven geen interesse te hebben in een EU luchtvaartverdrag.

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

**17. 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 CO<sub>2</sub>-grensheffing of een Europese invliegbelasting. Deze leden willen weten wat de stand van zaken is.**

Ons kenmerk  
IENW/BSK-2022/244567

Uw Kamer is in mei dit jaar geïnformeerd over de beperkte mogelijkheden voor een Europese CO<sub>2</sub>-grensheffing voor luchtvaart<sup>10</sup>. Eerder is aan uw Kamer aangegeven de mogelijkheden te verkennen om de concurrentiepositie van de EU te behouden<sup>11</sup>. Ondanks de huidige beperkte mogelijkheden, wordt de motie<sup>12</sup> hierover gezien als steun in de rug voor blijvende inspanning hierop in Brussel en blijven wij dit punt benadrukken in de EU.

**18. 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.**

Nederland, België, Luxemburg en Duitsland (voor het noordwestelijke deel van het land) hebben aan EUROCONTROL opgedragen om de luchtverkeersleiding in hun hogere luchtruim uit te voeren (boven ongeveer 7,5 kilometer). Voor Nederland en Duitsland betreft dit zowel het civiele als militaire luchtverkeer. De keuze voor deze inrichting valt binnen de soevereine verantwoordelijkheid van een staat voor haar luchtruim en de luchtverkeersleiding daarin. Het luchtruim boven Noord-Frankrijk is onderwerp van gesprek geweest in overleg met de Franse minister en -marge van de informele Transportraad. Een eventueel initiatief voor concrete stappen is ter overweging aan Frankrijk. Als hiertoe aanleiding is, zal uw Kamer nader schriftelijk geïnformeerd worden.

**19. 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 CO<sub>2</sub> 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.**

<sup>10</sup> Kamerstukken II, 2022-2023, 31936, nr. 935

<sup>11</sup> Kamerstukken II, 2021-2022, 31936-906

<sup>12</sup> Kamerstukken II, 2022-2023, 31936, nr. 936

De milieudoelstelling van Single European Sky (SES) richt zich op het reduceren van de emissies van CO<sub>2</sub> in de en-route fase van vluchten door in te zetten op het zoveel mogelijk kunnen vliegen van rechte routes. Een belangrijk instrument hiervoor is de implementatie van free route airspace dat in grote delen van Europa wordt toegepast. In Nederland boven 7,5 kilometer sinds 2019. Uit de cijfers over 2021 blijkt dat de gemiddelde vlucht in Europa een 2,59% langere afstand vliegt dan de rechte lijn. De doelstelling tot en met 2024 ligt op 2,40%, hetgeen laat zien dat enige verbetering nog nodig is, maar ook dat reeds efficiënte routes worden gevlogen. Uit gegevens over het bereiken van emissievrije luchtvaart in Europa in 2050 blijkt dat het verder verbeteren van het luchtruim en de luchtverkeersleiding ongeveer 6% kan bijdragen. Hiervoor zal bijvoorbeeld moeten worden gewerkt aan het optimaliseren van de zogenaamde verticale vluchtprofielen (het continu stijgen en dalen van vliegtuigen bij hun vlucht en de vlieghoogte tijdens de vlucht).

Nederland is vanaf het begin voorstander van SES en heeft de doelstellingen en ontwikkeling hiervan altijd gesteund. SES is belangrijk voor bijvoorbeeld de aansluiting van het Nederlandse luchtruim met het Europese netwerk, de bereikbaarheid van Schiphol en het bijdragen aan optimale en efficiënte vliegroutes. Eerder is met uw Kamer gedeeld dat het kabinet de doelstellingen van de aanpassing van de SES-regelgeving (SES2+ voorstel) als positief beoordeelt. De zorgen van Nederland, die door een groot deel van de lidstaten worden gedeeld, betreffen enkele elementen uit het SES2+ regelgevingsvoorstel over de uitbreiding van bevoegdheden van Europese organisaties op vooral het gebied van prestatiebesturing en netwerk management. Met deze voorgestelde uitbreidingen van bevoegdheden van Europese organisaties wordt onvoldoende ruimte gelaten aan de lidstaten hoe zij hun luchtruim en luchtvaartnavigatiedienstverlening, en het toezicht daarop, inrichten en aansturen. Het kabinet wenst de "militaire waarborgen" uit de huidige Single European Sky (SES) raamwerkverordening te behouden, waarin onder meer staat dat "SES-voorschriften niet van toepassing zijn op militaire operaties en trainingen". De Nederlandse inzet op het SES2+ voorstel is uiteengezet in het BNC-fiche<sup>13</sup>.

### ***D66-fractie***

- 20. 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 verwachte tijdspad 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 (CORSA), waar verzwakking van het mechanisme eerder op de agenda stond. Deze leden zien daarin, zoals eerder in debat bepleit, reden om het Emissions Trading System (ETS) voor de luchtvaart verder te versterken. Hoe ziet de minister dat?**

### ***Single European Sky***

De Nederlandse luchtruimherziening gaat uit van, en moet onder andere voldoen aan alle eisen die onder SES worden gesteld. Hierbij kan bijvoorbeeld

---

<sup>13</sup> Kamerstuk 22 112, nr. 2987

gedacht worden aan veiligheidseisen, de gemeenschappelijke Europese luchtverkeersregels en de verplichtingen voor de implementatie van nieuwe technologie en concepten die voortvloeien uit het SESAR programma (SES ATM Research<sup>14</sup>). Daarnaast wordt bij het ontwerp van het luchtruim nadrukkelijk rekening gehouden met de aansluiting bij het Europese netwerk van verkeersstromen. Hiermee wordt bijgedragen aan het verder optimaliseren van deze verkeersstromen en bijvoorbeeld het reduceren van de emissies door de luchtvaart.

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk  
IENW/BSK-2022/244567

SES is een doorlopend proces van verbetering van het luchtruim van de EU lidstaten en de prestaties die geleverd worden door de luchtverkeersleiding. Er worden bijvoorbeeld continu luchtruimaanpassingen doorgevoerd, nieuwe technische systemen geïmplementeerd vanuit SESAR verplichtingen, gewerkt aan civiel-militaire samenwerking en onderzoek gedaan naar operationele concepten voor 2030 en verder. Dit wordt onder andere ingegeven door de mogelijkheden die nieuwe technologie biedt (bijvoorbeeld kunstmatige intelligentie) en de opkomst van nieuwe luchtruimgebruikers zoals drones.

### **CORSIA**

Uw Kamer is op 18 oktober geïnformeerd<sup>15</sup> over de uitkomsten van de 41<sup>e</sup> Algemene Vergadering van de internationale burgerluchtvaartorganisatie *International Civil Aviation Organization* (ICAO). Daar is in resolutie A41-21 een compromis gesloten over de toekomst van CORSIA op basis van de eerste driejaarlijkse periodieke evaluatie, in samenhang en balans met het nieuwe langetermijndoel van netto-nul CO<sub>2</sub>-emissie van de internationale luchtvaart in 2050. In 2020 heeft de ICAO Raad besloten tijdelijk te werken met een emissiereferentie, of baseline, van 100% van de emissies uit 2019, en wilde een groot deel van de staten het liefst dit ambitieniveau aanhouden. Europese landen en enkele anderen wilden nu terug naar de oorspronkelijke afspraak om met het gemiddelde van 2019 en 2020 te werken. Door de impact van COVID-19 op emissies in 2020, zou dit tegenwoordig ongeveer 70% van 2019-emissies inhouden. Afgesproken is dat voortaan gewerkt wordt met een baseline van 85% van de CO<sub>2</sub>-emissies uit 2019. Het kabinet ziet dit niet als een verzwakking maar als een noodzakelijk compromis. Het kabinet heeft zich daarnaast steeds ingezet voor een sterk EU ETS in combinatie met CORSIA, door een verlaging van het emissieplafond voor luchtvaart binnen het systeem en versnelde afbouw van de gratis rechten.

## **Duurzame mobiliteit**

### **VVD-fractie**

**21. 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-afpraak 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**

<sup>14</sup> Single European Sky Air Traffic Management Research.

<sup>15</sup> Kamerstuk 31936, 996

**hiervoor in EU-verband een tijdpad is gemaakt. Ook willen deze leden weten hoe EU-landen omgaan met deze uitdagingen.**

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk

IE NW/BSK-2022/244567

De aangescherpte tussendoelen in 2030 zoals opgenomen in het akkoord over strengere CO<sub>2</sub>-emissienormen voor nieuwe auto's en bestelauto's en een uitfaseerdatum in 2035 (de-facto verbod) zijn belangrijke mijlpalen. Het is echter aan de individuele lidstaten om ervoor te zorgen dat er voldoende prikkels voor de gebruiker zijn om over te stappen naar een elektrisch voertuig.

Autofabrikanten voeren hun productie van elektrische voertuigen nu al substantieel op. Het is daarom de verwachting dat nieuwe elektrische auto's door dit besluit de komende jaren steeds goedkoper gaan worden. Op dit moment rijden er al ruim 300.000 volledig elektrische auto's op de Nederlandse wegen. Stimuleren van deze (nieuwe) voertuigen leidt tot een snellere ingroei van deze voertuigen in de tweedehandsmarkt. Tot 2025 biedt het kabinet diverse maatregelen om elektrisch rijden te stimuleren.

Particulieren ontvangen momenteel al een subsidie aan voor de aanschaf of lease van zowel nieuwe als gebruikte elektrische auto's. Elektrische rijders hebben verder een vrijstelling in de motorrijtuigenbelasting en zakelijke rijders ontvangen een korting in de bijtelling. Mede hierdoor wordt het elektrisch rijden steeds toegankelijker. Naar aanleiding van de motie Bontenbal<sup>16</sup> is aan uw Kamer toegezegd om scenario's voor EV-stimulering na 2025 uit te werken. Deze scenario's lopen mee in het interdepartementaal beleidsonderzoek klimaat (IBO-klimaat)<sup>17</sup>. Met het IBO-klimaat wordt gewerkt aan nieuwe maatregelen en aanscherpingen op het klimaatbeleid.

Besluitvorming hierover vindt plaats in het voorjaar 2023. Net als in Nederland werken ook andere EU-lidstaten met een breed palet aan maatregelen om de ingroei van zero-emissie voertuigen te stimuleren. Meestal gebeurt dat door middel van normering, beprijzing, stimulering en subsidiëring. Ik verwijs daarbij graag naar een onderzoek uitgevoerd door onder andere FIER<sup>18</sup>. Dit onderzoek vergelijkt het Nederlandse beleid met het beleid zoals gevoerd in enkele EU-lidstaten en Noorwegen. Het onderzoek wordt op dit moment geactualiseerd.

Wat betreft de capaciteit van het elektriciteitsnetwerk kan elektrisch rijden juist een kans bieden. Het 'slim laden' van elektrische auto's zorgt voor een minder hoge belasting van het elektriciteitsnet. Er vindt daarom nauw overleg plaats met o.a. de Minister voor Klimaat en Energie, de provincies en de netbeheerders over elektrische auto's. Op dit moment verkent de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat samen met de Minister voor Klimaat en Energie de mogelijkheden in het nationaal opschalingsprogramma slim laden.

Het Nationaal Programma Energiesysteem<sup>19</sup> is een belangrijke strategie die ons toekomstbestendig systeem voor 2050 schetst en wat daarvoor nodig is om klimaatneutraal te zijn. Het omschrijft de benodigde energiemix om het einddoel te halen en de noodzakelijke acties en prioriteiten in tijd en de

<sup>16</sup> Motie 31305, nr. 350

<sup>17</sup> Kamerstukken II, 2022-2023, 36200, nr. 2

<sup>18</sup>

<https://www.rvo.nl/sites/default/files/2021/07/Dutch%20BEV%20policy%20in%20an%20international%20perspective%20-%20June%202021.pdf>

<sup>19</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2021/12/17/kamerbrief-over-naar-een-nationaal-plan-voor-het-energiesysteem-2050>

benodigde wet- en regelgeving. Hier zal duurzame mobiliteit een belangrijke rol in spelen.

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk

IE NW/BSK-2022/244567

**22. 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.**

**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 concept verordening infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (AFIR) schrijft voor dat zeehavens voor cruiseschepen, passagiers- en ferryschepen en containerschepen, die groter zijn dan 5000 GT, in 2030 walstroom dienen aan te bieden. Deze zeeschepen doen vooral de grotere Nederlandse zeehavens aan (Rotterdam, Amsterdam, Moerdijk, North Sea Port, Groningen Seaports). Regionale zeehavens zullen niet of nauwelijks geconfronteerd worden met de aankomende EU-AFIR verplichting. Cruiseschepen, passagiers ferryschepen en containerschepen groter dan 5000 GT doen deze havens niet of nauwelijks aan. Walstroomprojecten komen in regionale havens op vrijwillige basis tot stand in overleg tussen betrokken partijen, waaronder de bezoekende schepen. De kosten zullen per walstroom project verschillen. Over het algemeen wordt in *business cases* toegewerkt naar een walstroomtarief dat voor schepen aantrekkelijk genoeg is ten opzichte van het gebruik van de generator aan boord. Als projecten bijdragen aan verlaging van de stikstofdepositie, kunnen deze projecten bovendien in aanmerking komen voor de lopende subsidieregeling van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor walstroom ten behoeve van de stikstofopgave.

De luchthavens hebben verregaande plannen voor walstroom of bieden dat al aan. De luchthavens dragen deze kosten grotendeels zelf.

Laadinfrastructuur voor het laden van vliegtuigen is (nog) geen onderdeel van AFIR. Het is nog onduidelijk wat de behoefte aan deze infrastructuur zal zijn de komende jaren en daarmee wat de kosten zullen zijn. De sector werkt aan roadmaps voor de ontwikkeling, waar de laadinfrastructuur onderdeel van is. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is hier als onderdeel van het Actieprogramma Hybride en Elektrisch Vliegen bij betrokken.

**23. 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.**

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk

IE NW/BSK-2022/244567

Het is wenselijk dat ook kleinere schepen van walstroom gebruik kunnen maken. De AFIR richt zich nu op grotere schepen en de scheepssegmenten die het meeste stroom aan de kade gebruiken. Het gemeenschappelijk standpunt van de Raad voor onderhandelingen met Europees Parlement en Europese Commissie geeft nu geen ruimte om te spreken over aanpassing van de grootte van de schepen.

Eind 2026 wordt door de Europese Commissie een evaluatie van de verordening opgesteld en ze komt, indien nodig, met een voorstel tot wijziging van de verordening. Dat is een goed moment om, op basis van een kosten-baten afweging, te bezien of uitbreiding van de scheepssegmenten en/of het uitbreiden naar kleinere schepen (verlaging van de Gross Tonnage grens) aan de orde is. In dat verband is ook de samenhang met ontwikkelingen over de grootte van de schepen in de monitoring, rapportage en verificatie verordening (MRV-verordening) en Fuel EU Maritime van belang.

## **Binnenvaart**

### ***D66-fractie***

**24. 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?**

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) heeft op basis van uitgebreid onderzoek<sup>20</sup> vastgesteld dat voor de verduurzaming van de Europese binnenvaartvloot zo'n 5 tot 10 miljard nodig is. De financieringsbehoefte van de Nederlandse binnenvaartvloot kan worden geschat op de helft van dat bedrag. Bij de vaststelling van dat bedrag is er al vanuit gegaan dat het bedrijfsleven maximaal naar zijn eigen draagkracht heeft bijgedragen. Het gaat hier dus alleen om het bedrag dat aan publieke middelen nodig zal zijn. De kans van slagen van een vergroeningsfonds zal mede afhangen van de bereidheid van de Commissie en de lidstaten met een binnenvaartbelang om zo'n fonds op te zetten en daaraan financieel bij te dragen. Over de opzet van een dergelijk fonds en de wijze waarop ook de sector zelf daaraan zou kunnen bijdragen is op dit moment geen consensus tussen de lidstaten en de discussie daarover verloopt moeizaam. Het kabinet is daarbij van mening dat EU-middelen gevonden dienen te worden binnen de in de Raad afgesproken financiële kaders van de EU-begroting 2021-2027 en dat deze moeten worden ingepast bij een prudente ontwikkeling van de EU-jaarbegroting. In december wordt daarover verder gesproken in de CCR en de sector zal worden geconsulteerd. Ook in gesprekken met de Europese Commissie wordt aandacht gevraagd voor de uitdagingen waar de scheepvaart voor staat bij de energietransitie. Alternatief voor een verduurzamingsfonds zou kunnen zijn de binnenvaart via de brandstofleveringen te integreren in het *Europees Emission*

<sup>20</sup> <https://www.ccr-zkr.org/12080000-nl.html>

*Trading System* (ETS), waarbij de opbrengsten daaruit ten goede komen aan de verduurzaming van de binnenvaart. De impact op de binnenvaart van een dergelijke variant moet nog worden onderzocht.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**

IE NW/BSK-2022/244567