

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Prinses Irenestraat 6
2595 BD 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-2024/93726

Bijlage(n)

3

Datum 19 maart 2024
Betreft Geannoteerde agenda informele bijeenkomst van EU-
transportministers d.d. 3-4 april 2024 te Brussel

Geachte voorzitter,

Hierbij ontvangt u de geannoteerde agenda van de informele bijeenkomst van EU-transportministers d.d. 3-4 april te Brussel, België.

De inhoud van deze geannoteerde agenda is gebaseerd op een voorlopige agenda die het Belgisch voorzitterschap heeft gedeeld. Mocht de officiële agenda op belangrijke punten veranderen, dan wordt u hierover geïnformeerd in de beantwoording van het schriftelijk overleg d.d. 22 maart a.s. Het kabinet is voornemens deel te nemen aan deze bijeenkomst.

Via deze brief wordt de Kamer tevens geïnformeerd over de voortgang van de onderhandelingen aangaande spoorwegcapaciteit en de uitvoeringstoets die vervoerders hebben uitgevoerd op verzoek van het Ministerie van IenW.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

V.L.W.A. Heijnen

I. Geannoteerde agenda

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk

IENW/BSK-2024/93726

Het Belgische voorzitterschap heeft een voorlopige agenda gedeeld waarop vergroening van transport, actieve mobiliteit, spoorverbindingen tussen Europese steden en veerkracht van Europese vervoersnetwerken centraal staan. De Informele Transportraad zal op 3 april van start gaan met een korte introductiesessie over de vergroening van transport. De rest van de dag staat in het teken van actieve mobiliteit en spoorverbindingen. Op 4 april staat er een interinstitutionele sessie geagendeerd tussen EU-ministers, leden van het Europees Parlement en TEN-T corridorcoördinatoren over de veerkracht van Europese vervoersnetwerken.

Vergroening van transport

Naar verwachting zal het gesprek verkennend van aard zijn, waarbij ministers de mogelijkheid krijgen om te reageren op de inbreng van een (nog onbekende) gastspreker.

Inzet Nederland

Het kabinet zet zich in voor de verduurzaming van het transport en heeft wettelijk vastgelegd dat de Co2-uitstoot in Nederland in 2050 netto nul is. Daarvoor is de stimulering en normering van zero-emissievoertuigen een belangrijk beleidsmiddel. Een belangrijke mijlpaal op dat gebied is het recent bereikte voorlopige akkoord op CO2-normering van *heavy duty vehicles* (CO2-HDV). Verder zet Nederland er op in dat fossiele brandstof in mobiliteit steeds meer wordt vervangen door biobrandstoffen en hernieuwbare elektriciteit. Voor biobrandstoffen zien we een voorrangssrol in de sectoren zwaar wegvervoer, scheepvaart en luchtvaart.

Op het gebied van maritieme zaken spoort Nederland de Europese Commissie (hierna Commissie) aan om acties te nemen om de transitie naar het gebruik van duurzame energie en brandstoffen snel in gang te zetten. Voor de zeevaart betekent dit allereerst het faciliteren van investeringen in duurzaamheid via Europese fondsen en het versterken van regelgeving binnen het Fitfor55-pakket. Versterking kan met name door uitbreiding van het toepassingsgebied van het European Trading System (ETS) en de FuelEU Maritime regelgeving naar grotere schepen (boven 400GT), hetgeen de effectiviteit vergroot en een gelijk speelveld waarborgt. En daarnaast pleit het kabinet ervoor het ambitieniveau in de FuelEU Maritime regelgeving te verhogen. Voor de binnenvaart wordt opgeroepen om de voortzetting van de NAIADES en PLATINA III programma's, met een nadruk op het uitwerken van een emissielabel en een Europees duurzaamheidsfonds. Op het gebied van havens ziet het kabinet een mogelijkheid om havens in te zetten als hubs voor de productie en voorziening van hernieuwbare brandstoffen, met als doel het verduurzamingspotentieel van de sector te vergroten.

Luchtvaart draagt, via het Fit for 55-pakket, bij aan de Europese CO₂-reductiedoelstelling voor zowel 2030 als 2050. De belangrijkste instrumenten voor de luchtvaart zijn: het Europese emissiehandelsstelsel (EU ETS) en ReFuelEU Aviation met daarin de bijmengverplichting. De transitie naar duurzame luchtvaart door onder andere een emissievrije grondgebonden operatie, bijmenging van duurzame luchtvaartbrandstoffen (SAF), elektrisch vliegen en vliegen op waterstof vereist significante investeringen. Dit geldt mede voor de aanleg van nieuwe laad- en tankinfrastructuur op luchthavens, aanpak van netcongestie, de aanleg van verzwaarde aansluiting op het elektriciteitsnet en in de toekomst de mogelijke aansluiting van luchthavens op nationale waterstofnetwerken. Nederland spoort de Europese Commissie aan om acties te nemen om deze transitie te ondersteunen. De bestaande EU-subsidies, zoals de subsidie voor de aanleg van "alternative fuels infrastructure" (CEF transport – Alternative Fuels Infrastructure Facility (AFIF))

zijn van groot belang, echter na 2025 is er pas weer (beperkt) budget opgenomen in het Meerjarig Financieel Kader (MFK) in 2028. De subsidie kan daarnaast maar beperkt ingezet worden voor de noodzakelijke netverzwaring op luchthavens. Nederland blijft zich daarnaast inzetten voor Europese middelen voor de verduurzaming van de luchtvaart in het algemeen.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk

IE NW/BSK-2024/93726

Actieve mobiliteit en fietsen

De Raad zal spreken over actieve mobiliteit en fietsen, naar verwachting in de context van de Europese Fietsverklaring¹. Na een aantal korte video's zal er een informele discussie starten, ingeleid door nog onbekende externe sprekers.

De Europese Fietsverklaring werd op 4 oktober jl. gepresenteerd door de Commissie. De Fietsverklaring benoemt de voordelen van fietsen en dient als strategisch kompas voor bestaande en toekomstig beleidsmaatregelen en initiatieven in verband met fietsen. De verwachting is dat de Fietsverklaring ter instemming voorgelegd wordt in de volgende Transportraad. Actieve mobiliteit is een prioriteit van het Belgisch Voorzitterschap. Zo heeft de staatsecretaris van Infrastructuur en Waterstaat op 29 en 30 januari jl. deelgenomen aan de High Level EU Cycling Conference in Hasselt (BE) georganiseerd door Vlaanderen in het kader van de het Belgisch Voorzitterschap. De conferentie was het eerste high-level event voor fietsen dat ooit in Europees verband werd georganiseerd.

Inzet Nederland

Het kabinet is van mening dat de Fietsverklaring leidt tot een integrale verankering van de fiets en actieve mobiliteit in Europees beleid. Er wordt in andere lidstaten naar Nederland gekeken als koploper op het gebied van actieve mobiliteit. Nederland zet zich in binnen- en buitenland in voor het bevorderen van fietsen omdat het positieve effecten met zich meebrengt voor de gezondheid, bereikbaarheid, leefbaarheid, emancipatie van burgers en het verdienpotentieel voor het Nederlands bedrijfsleven. In de EU zet Nederland in op verbetering van de fietsinfrastructuur en de verbondenheid van het fietsnetwerk.

Daarnaast zet het kabinet zich in voor het verder onder de aandacht brengen van het ACTIVE programma bij andere lidstaten.² Nederland heeft, in samenwerking met België en Luxemburg, middels ACTIVE het initiatief genomen om een koplopersgroep op te zetten van landen en organisaties die zich gezamenlijk willen inzetten om actieve mobiliteit op het internationale toneel te promoten.³ Het doel is om vanaf 2023 in tien jaar tijd 10.000 actieve mobiliteitsexperts op te leiden in lage- en middeninkomenslanden. Deze experts zetten zich vervolgens lokaal en regionaal in voor het ontwikkelen, implementeren en uitvoeren van stimulerend beleid omtrent actieve mobiliteit.

Indicatie krachtenveld

Actieve mobiliteit is een prioriteit voor het Belgisch voorzitterschap, samen met modal shifts. Enkele lidstaten vinden met name het niet-bindende karakter van de Fietsverklaring van belang. Het Europees Parlement (hierna EP) heeft geen amendementen ingediend over de fietsverklaring. De verwachting is dat de Raad en het EP allebei de verklaring zullen ondertekenen.

Spoorverbindingen tussen Europese steden

Tijdens deze bijeenkomst zal een aantal sprekers verschillende sleutelelementen belichten voor het verbeteren van de spoorverbindingen tussen Europese steden.

¹ Kamerstukken II 2023-2024, [21 501 33 nr. 1052](#).

² ACTIVE staat voor *Alliance for Cycling and Walking Towards International Vitality and Empowerment*.

³ Zie: [DCE - The Netherlands Launches ACTIVE at COP28 \(dutchcycling.nl\)](#)

Naar verwachting zal er gesproken worden over de manier waarop de kwaliteit, frequentie en snelheid van internationale treinverbindingen kan worden verbeterd. Dit omvat investeringen in infrastructuur, harmonisatie van spoorwegsysteem en het wegnemen van obstakels die de interoperabiliteit belemmeren.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk

IE NW/BSK-2024/93726

Inzet Nederland

Het kabinet heeft het onderwerp ook als een prioriteit voor Nederland aangeduid in de nationale agenda voor de ontwikkeling van internationaal personenvervoer per spoor. Nederlandse inzet is om de ontwikkeling van treinverbindingen tussen Europese steden prioriteit te geven in de agenda van de nieuwe Europese Commissie vanaf 2025. Dat kan o.a. door het ontwikkelen van dit vervoer te faciliteren in het raamwerk van de Europese Transport Corridors zoals ook opgenomen is in de herziene verordening voor het trans-Europese Transport Netwerk (TEN-T). Gezien de bestaande technische en administratieve barrières bij de ontwikkeling van nieuwe internationale treindiensten is ondersteuning op Europees niveau, en op niveau van de lidstaten bij (de governance van) de ontwikkeling van deze nieuwe treindiensten gerechtvaardigd. De betrokkenheid van lidstaten bij ontwikkeling van nieuwe internationale treindiensten bestaat bijvoorbeeld uit het op elkaar afstemmen van de raamwerkcondities voor de verdeling van (internationale) spoorwegcapaciteit.

In het kader van de aansluitingen per spoor tussen Europese steden is daarmee de behandeling van het voorstel van de Commissie voor verdeling van de spoorcapaciteit van groot belang. Hierover lopen de onderhandelingen momenteel. Over de voortgang van deze onderhandelingen informeer ik uw Kamer verderop in deze brief.

Indicatie krachtenveld

Bij de lopende onderhandelingen over de verdeling van spoorcapaciteit, geleid door het Belgisch voorzitterschap, geven meerdere lidstaten aan het belang van een competitief spoorvervoer voor nationale en grensoverschrijdende diensten en voor de klimaattransitie te erkennen. Er is algemene steun voor de doelstellingen van het voorstel, maar er worden ook kritische vragen gesteld over de complexiteit, uitvoerbaarheid, en de overgang naar nieuwe methoden voor capaciteitsverdeling.

Veerkracht van Europese vervoersnetwerken

Zoals gebruikelijk tijdens de Connecting Europe Days (CED, voorheen TEN-T dagen) organiseert de Commissie onder leiding van de Europese Transportcommissaris een debat met ministers, leden van het Europees Parlement en de TEN-T corridor coördinatoren. Ditmaal zijn ook de ministers van de zes westelijke Balkan landen, Oekraïne en Moldavië uitgenodigd.

De onderhandelingen over de herziene verordening voor het trans-Europese Transport Netwerk (TEN-T) bevinden zich in de eindfase. Naar verwachting wordt de verordening in mei gepubliceerd. De Commissie zal de CED en de informele Transportraad gebruiken als startschot voor de nieuwe programmafase. De Commissie zal de nieuwe Europese Transport Corridors presenteren die nu ook zijn doorgetrokken naar de nabuurregio Oekraïne, Moldavië en de westelijke Balkan. Daarmee wordt invulling gegeven aan de wens te komen tot een robuust netwerk, ook ten behoeve van militaire mobiliteit. Er zal aandacht worden besteed aan de veerkracht van het Europese transportnetwerk ten opzichte van een veranderend klimaat en de rol van de transportsector bij het verwezenlijken van de Europese Green Deal. Ook zal aandacht besteed worden aan de financiering van de realisatie van het TEN-T kernnetwerk. De 25 miljard uit het budget van de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen, de Connecting Europe Facility (CEF), wordt zwaar overvraagd terwijl de kosten voor realisering van alleen al het kernnetwerk (te realiseren in 2030) worden geschat op 500 miljard, aldus de

Commissie. De Commissie zal mogelijk steun vragen voor een sterk CEF in het nieuwe Meerjarig Financieel Kader (MFK).

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Inzet Nederland

Het kabinet staat positief tegenover het TEN-T beleid gezien de doelstelling om de van oorsprong 27 nationale netwerken tot één Europees netwerk aan één te sluiten zodat personen en goederen soepel door de EU kunnen bewegen, en daarmee ook zorg te dragen voor veilige, duurzame en slimme mobiliteit. Het kabinet steunt de Commissie in het beleid dit netwerk robuust te ontwikkelen ook ten behoeve van militaire mobiliteit. Het kabinet steunt dan ook de inzet om het netwerk te verlengen naar de nabuurregio's. Het kabinet verwelkomt het besluit van de Commissie afgelopen januari om 51 miljoen toe te kennen aan twee CEF projectvoorstellen. De voorstellen zijn opgesteld door respectievelijk ProRail voor het faciliteren van 740m lange treinen en Verbrugge Zeeland Terminals. De subsidie wordt ter beschikking gesteld om militaire troepen en materieel van lidstaten en NAVO-bondgenoten binnen de EU sneller en makkelijker te kunnen verplaatsen over het TEN-T netwerk. Nederland heeft voorts tijdens de herziening van de TEN-T verordening actief de bredere wens van de Commissie gesteund om het TEN-T netwerk, waaronder de vaarwegen, klimaatadaptief op te zetten met als doel om betrouwbaar vervoer over de vaarwegen te kunnen faciliteren, met inbegrip van de effecten van klimaatverandering. De inhoudelijke uitwerking van de klimaatadaptieve vereisten en processen zijn nog niet bekend en vormen zowel een kans alsook een mogelijk risico op verzwaring van de TEN-T vereisten. Nederland is één van de koplopers op het gebied van klimaatadaptatie. Echter, klimaatadaptatie dwingt Nederland tot het maken keuzes om bevaarbaarheid en internationale vaarwegvereisten te kunnen garanderen, ook ten tijde van droogteperiodes. Nederland steunt de CEF. De huidige programmaperiode van het fonds loopt als onderdeel van het huidige MFK van 2021 tot en met 2027. Nederland zal bij een volgend CEF weer willen inzetten op voldoende budget voor slimme, duurzame en veilige mobiliteit, om voldoende armslag te hebben voor bijvoorbeeld de uitrol van ERTMS en emissievrije laad- en tankinfrastructuur. Ook moeten de praktische mogelijkheden voor synergie tussen de verschillende CEF sectoren (transport, energie en digitaal) beter worden geborgd. Nederland zal ook aandacht blijven vragen voor de Lelylijn. Nederland wil echter niet vooruitlopen op de integrale afweging van middelen in de Europese begroting na 2027 (volgend MFK).

Ons kenmerk

IE NW/BSK-2024/93726

Indicatie krachtenveld

Naar verwachting zullen Commissie, lidstaten en vertegenwoordigers van het Europees Parlement allen tevreden zijn met de afronding van de onderhandelingen over TEN-T. Lidstaten en het EP zullen hun gebruikelijke wensen uiten over de ontwikkeling van het netwerk en inzet van middelen uit CEF. Naar verwachting zullen sommige lidstaten pleiten voor meer CEF middelen in de nieuwe EU-begroting (vanaf 2028), maar de meeste landen zullen niet in onderhandelingen treden die in de toekomst gevoerd gaan worden door de ministers van Buitenlandse Zaken. Brede steun zal er zijn voor de samenwerking met Oekraïne, Moldavië en de landen in de westelijke Balkan op het gebied van transport.

II. Voortgang onderhandelingen spoorweg capaciteit en uitvoeringstoets vervoerders

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Het kabinet heeft, conform het BNC-fiche van 27 oktober jl.⁴, een impactstudie laten uitvoeren gericht op alle spoorvervoerders zoals in dit fiche is aangekondigd. Deze studie is gereed en treft u als bijlage aan.

Ons kenmerk

IE NW/BSK-2024/93726

In de studie wordt geconcludeerd dat de gesproken partijen in het algemeen positief kijken naar het voorstel. De uiteindelijke impact voor de Nederlandse spoorsector blijft ongewis omdat een aantal zaken in het voorstel nog onvoldoende uitgewerkt zijn en tevens een grote impact kunnen hebben. Ook wordt geconcludeerd dat de effecten voorzien in het voorstel, naar gelang de richting, onevenredig verdeeld kunnen zijn over de verschillende partijen. Het voorstel kan als belangrijke kans worden gezien voor het harmoniseren van processen, capaciteitsverdeling en het bevorderen van internationaal spoorvervoer. Spoorvervoerders met een vervoersconcessie (openbare dienstcontract) zijn kritischer ten aanzien van de effecten van dit voorstel bij schaarse infrastructuurcapaciteit en het kunnen uitvoeren van de concessie. Dit is in lijn met het BNC fiche waarin Nederland de harmonisatie van de processen van capaciteitsverdeling steunt, maar kritisch is ten aanzien van mogelijk ongewenste effecten op openbare dienstcontracten.

De Raad onderhandelt momenteel onder leiding van het Belgisch voorzitterschap over dit voorstel. Meerdere lidstaten onderschrijven het belang van het versterken van de concurrentiepositie van het spoorvervoer, zowel nationaal als grensoverschrijdend, evenals het belang voor de klimaattransitie. Lidstaten steunen in het algemeen de doelstelling van het voorstel, maar stellen kritische vragen over de complexiteit en uitvoerbaarheid ervan en over het beheersen van de transitie naar de nieuwe wijze van capaciteitsverdeling. Een aantal lidstaten, waaronder Nederland, bepleit voldoende bevoegdheden op nationaal niveau voor het vaststellen van de kaders van capaciteitsverdeling, waaronder het kunnen garanderen van voldoende capaciteit voor de uitvoering van openbare dienstcontracten / vervoersconcessies. De Nederlandse inzet wordt bevestigd door de uitkomsten van de impactstudie. Daarnaast ziet het kabinet, in lijn met het BNC-fiche, als belangrijke onderwerpen bij de besluitvorming in de Raad het vormgeven van de taken van het Europees spoorwegagentschap (ERA) bij het voorbereiden van onderliggende regelgeving ter uitvoering van deze verordening, de noodzaak van continueren van de spoorgoederencorridors ook na 2029 en de governance van de benodigde ICT transitie tot de invoeringsdatum van het nieuwe stelsel zoals voorzien per 2029. In het akkoord over de nieuwe TEN-T verordening, bereikt in de triloog van 18 december 2023, is in art 65 een versterking opgenomen van de spoorgoederencorridors en een fusie tussen de spoorgoederencorridors Rijn Alpen en de Noord Zee – Middellandse zee. Het kabinet staat kritisch tegenover het voorstel van de Europese Commissie in de verordening spoorwegcapaciteit, dat voorstelt om de spoorgoederencorridors per 2029 te beëindigen. Het Belgisch voorzitterschap streeft naar een Algemene Oriëntatie in de Transportraad van juni 2024.

⁴ BNC-fiche Verordening capaciteit spoorweginfrastructuur: *Kamerstukken II 2023-2024*, [22 112 nr. 3822](#).