

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over het Fiche: Verordening trans-Europese transportnetwerken (TEN-T) en mededeling verlenging van TEN-T netwerk naar naburige derde landen (Kamerstuk 22 112, nr. 3321).

De voorzitter van de commissie,  
Tjeerd de Groot

De adjunct-griffier van de commissie,  
Koerselman

Inhoudsopgave	blz.
<b>I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties</b>	<b>2</b>
Inleiding	2
VVD-fractie	2
D66-fractie	5
CDA-fractie	6
PvdA-fractie	6
GroenLinks-fractie	7
ChristenUnie-fractie	8
BBB-fractie	9

## **I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties**

### **Inleiding**

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het fiche voor de verordening trans-Europese vervoersnetwerk (TEN-T) en mededeling verlenging van TEN-T netwerk naar naburige derde landen. Deze leden hebben hierbij nog enkele vragen.

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van de herziening van de Verordening inzake het trans-Europese vervoersnetwerk TEN-T en hebben daarbij enkele vragen.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de kabinetsappreciatie van de EU-herziening van de Verordening inzake het Trans-Europese Vervoersnetwerk (TEN-T). Deze leden zijn positief over de doelstelling van het TEN-T om de van oorsprong 27 nationale netwerken aaneen te sluiten tot één veilig, duurzaam en slim Europees netwerk. Zij hebben nog enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de PvdA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de brief over TEN-T en hebben hierover enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de Europese verordening betreffende trans-Europese transportnetwerken. Zij hebben hierover nog enkele vragen.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het fiche: Verordening trans-Europese transportnetwerken (TEN-T) en mededeling verlenging van TEN-T-netwerk naar naburige derde landen. Zij hebben daarover nog de volgende vragen.

Het lid van de BBB-fractie heeft met belangstelling kennisgenomen van de kabinetsappreciatie inzake de verordening trans-Europese transportnetwerken.

### **VVD-fractie**

De leden van de VVD-fractie lezen dat er, indien wordt gekozen voor beleids optie 3, wordt verwacht dat het aantal dodelijke slachtoffers en gewonden in het wegverkeer op het hele kernnetwerk met 2,2% zal afnemen in 2050. Deze leden willen weten wat de verwachting is van het aantal dodelijke slachtoffers en gewonden, indien er wordt gekozen voor beleids optie 1 of 2.

De leden van de VVD-fractie lezen ook dat, indien wordt gekozen voor beleidsoptie 3, de Commissie uitgaat van een extra investeringslast van 247 miljard euro. Deze leden willen weten van welke extra investeringslast de Commissie uitgaat, indien wordt gekozen beleidsoptie 1 of 2. De leden van de VVD-fractie lezen dat, indien wordt gekozen voor beleidsoptie 2 of 3, er nieuwe en meer ambitieuze standaarden en vereisten worden geïntroduceerd op het gebied van verduurzaming. Deze leden willen weten welke standaarden en vereisten dan worden geïntroduceerd op het gebied van verduurzaming en welke verplichte onderdelen voor Nederland, gemeenten en de Nederlandse transportsector met betrekking tot deze standaarden en vereisten er eventueel aan komen. Deze leden willen per verplicht onderdeel weten in hoeverre de EU hiervoor de competentie heeft.

De leden van de VVD-fractie lezen dat alle voorgestelde maatregelen geschikt zijn om de doelstellingen te halen, maar dat het kabinet zich bij enkele voorstellen afvraagt of deze niet verder gaan dan noodzakelijk. Deze leden willen weten om welke voorstellen het hier gaat. Ook willen deze leden weten wat de Minister gaat doen, indien blijkt dat voorstellen verder gaan dan noodzakelijk. Welke acties kunnen deze leden dan verwachten van het kabinet? Deze leden vragen waaruit de passende maatregelen bestaan die lidstaten moeten nemen voor de ontwikkeling van de Europese transportcorridors binnen de vernieuwing van het TENT-T-netwerk en wat de consequenties zijn, als lidstaten deze maatregelen niet treffen.

De leden van de VVD-fractie lezen dat er in de TEN-T een lijst is opgenomen met stedelijke knooppunten. Deze lijst wordt in het voorstel van de Commissie uitgebreid en zal dan bestaan uit 22 steden in Nederland. Deze leden willen weten welke 22 steden dit zijn en in hoeverre dit is afgestemd met iedere stad. Deze leden lezen dat deze stedelijke knooppunten de verplichting krijgen tot het opstellen van een sustainable urban mobility plan (SUMP). Zij willen weten of steden hierbij worden ondersteund door middel van kosten of expertise. Deze leden willen ook weten welke verplichte onderdelen voor gemeenten met betrekking deze SUMP's er eventueel aan komen. Zij willen per verplicht onderdeel weten in hoeverre de EU hiervoor de competentie heeft.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de westelijke Balkan een prioriteitsregio voor de EU is. Zij willen weten wat het Nederlandse belang hiervan is.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de uitvoeringskracht van gemeenten in Nederland een randvoorwaarde is om laadinfrastructuur te kunnen aanleggen. Zij willen weten wat de stand van zaken is en of gemeenten hierbij worden ondersteund door middel van kosten of expertise. Deze leden herinneren eraan dat het Rijk verantwoordelijk is om laadinfrastructuur aan te leggen op verzorgingsplaatsen van auto(snel-)wegen. Deze leden willen weten wat de stand van zaken is.

De leden van de VVD-fractie lezen dat vanuit de goederenagenda wordt ingezet op een model shift in verduurzaming van transport. Zij willen weten welke verplichte onderdelen voor Nederland, gemeenten en de Nederlandse transportsector met betrekking deze model shift in verduurzaming van transport er eventueel aan komen. Deze leden willen per verplicht onderdeel weten in hoeverre de EU hiervoor de competentie heeft.

De leden van de VVD-fractie lezen dat het kabinet van mening is dat bij alle infrastructuurinvesteringen rekening moet worden gehouden met normen van geluid in stedelijke gebieden. Zij wijzen hierbij op de aangenomen motie van het lid Koerhuis (Kamerstuk 32 847, nr. 738), waarin staat dat nieuwe geluidsregels niet de bouw van woningen mogen remmen en dat de bestaande geluidsregels beleidsneutraal moeten worden overgezet naar de Omgevingswet. Antwoorden op Kamervragen van het lid Koerhuis (Aanhangsel Handelingen II, vergaderjaar 2021–2022, nr. 1089) laten zien dat nieuwe geluidsregels toch de bouw van 60.000 tot 80.000 woningen gaan remmen. Deze leden zijn verbaasd dat de motie niet lijkt te worden uitgevoerd en willen weten wat de laatste stand van zaken is.

De leden van de VVD-fractie lezen dat het kabinet positief is over de voorgestelde verplichtingen voor het verbeteren van de milieuprestaties van schepen. Zij willen weten welke verplichtingen voor Nederland, gemeenten en de Nederlandse transportsector er eventueel aan komen. Deze leden willen per verplicht onderdeel weten in hoeverre de EU hiervoor de competentie heeft.

De leden van de VVD-fractie lezen dat het kabinet teleurgesteld is dat de Commissie geen aandacht schenkt aan de rol van buisleidingen. Zij willen weten wat de Minister concreet met deze teleurstelling gaat doen en tot welke acties dit leidt. Deze leden willen weten in hoeverre het kabinet als alternatief gaat samenwerken met buurlanden.

De leden van de VVD-fractie lezen dat het kabinet de conclusie van de Commissie herkent dat de aangescherpte doelen op het gebied van klimaat en duurzaamheid nog onvoldoende zijn verankerd. Zij willen weten welke verplichte onderdelen voor Nederland, gemeenten en de Nederlandse transportsector met betrekking tot deze doelen er eventueel aan komen. Deze leden willen per verplicht onderdeel weten in hoeverre de EU hiervoor de competentie heeft.

De leden van de VVD-fractie lezen dat het kabinet op dit moment nog onvoldoende informatie heeft om te komen tot een volledige beoordeling van het voorstel en de doelmatigheid van de voorgestelde maatregelen. Zij willen weten op welk moment de Minister wel voldoende heeft om hiertoe te komen en wanneer de uitvoeringstoets wordt gedeeld met de Kamer. Voorts vragen deze leden wanneer de resultaten van de uitvoeringstoetsen van ProRail en Rijkswaterstaat (RWS) kunnen worden verwacht voor het versnellen van de uitrol van het European Rail Traffic Management System (ERTMS) en het inzichtelijk maken van de te bereiken doelstellingen.

De leden van de VVD-fractie vragen of de Minister de Kamer kan informeren over de aangescherpte appreciatie ten aanzien van de proportionaliteit en de noodzaak van de te bereiken doelstellingen, zodra de resultaten van de uitvoeringstoetsen van ProRail en RWS bekend zijn.

De leden van de VVD-fractie lezen dat het kabinet kritisch is ten aanzien van de afzwakking van de minimale vereisten voor vaarwegen die met de voorgestelde methodiek van de Commissie kan ontstaan. Zij willen weten wat de Minister concreet met deze kritiek gaat doen en tot welke acties dit leidt. Deze leden willen weten in hoeverre de Minister als alternatief gaat samenwerken met buurlanden.

De leden van de VVD-fractie constateren dat vrachtwagens momenteel niet op het hele net op de trein kunnen. Deze leden vragen om welke spoortrajecten en -verbindingen het hier gaat en wat ervoor nodig is om tot volledige toegankelijkheid te komen voor vrachtwagen op de trein.

De leden van de VVD-fractie merken op dat de Europese Commissie om versterking vraagt van de combinatie trein en vliegtuig voor alle kernluchthavens in de EU en alle EU-luchthavens met meer dan 4 miljoen passagiers. Deze leden vragen wat de huidige staat is van deze combinatie op de beschreven luchthavens, wat momenteel de knelpunten zijn en waar de kansen liggen om tot betere trein/vliegtuig-combinaties te komen.

De leden van de VVD-fractie constateren dat in de huidige TEN-T-verordening het realiseren van het TEN-T-netwerk afhankelijk is van de beschikbaarheid van financiële middelen van lidstaten. Zij vragen of het risico bestaat dat lidstaten met veel infrastructuurbudget automatisch meer TEN-T-budget krijgen toebedeeld. Deze leden vragen tevens welke risico's nog meer verbonden zijn aan deze regeling. Voorts vragen deze leden welke projecten binnen Nederland de hoogste prioriteit hebben wat betreft de besteding van het TEN-T-budget.

De leden van de VVD-fractie vragen wanneer de Minister verwacht dat de lidstaten een standpunt (algemene oriëntatie) in de Transportraad hebben bepaald ten aanzien van het voorstel. Zij merken op dat er nog weinig tijd over is om een Nederlands standpunt in te nemen, gezien de mogelijk snelle besluitvorming in de Transportraad over het voorstel. Deze leden vragen hoe het zit met de haalbaarheid om op tijd tot een Nederlands standpunt te komen en op welke manier dit kan worden bespoedigd.

### **D66-fractie**

De leden van de D66-fractie lezen in het BNC-fiche dat het herziene TEN-T-netwerk in 2040 gereed moet zijn. Zij vragen of de Minister bereid is de financiële en infrastructurele intensiveringen als gevolg van de TEN-T-herziening specifiek te onderzoeken en de Kamer hierover te informeren, wanneer het voorstel is vastgesteld. Deze leden vragen voorts of de aangekondigde uitvoeringstoetsen door ProRail en RWS op tijd worden afgerond voor Europese besluitvorming plaatsvindt en op welke manier de bewindspersonen de Kamer hierover zullen informeren.

De leden van de D66-fractie lezen dat als onderdeel van de herziening aangewezen TEN-T-havens moeten worden voorzien van ontgassingsinstallaties. Zij vragen de Minister naar de stand van zaken met betrekking tot het uitrollen van ontgassingsinstallaties in Nederlandse havens, gelet op de bestaande ontgassingsproblematiek. In hoeverre kan dit voorstel bijdragen aan een versnelling van deze uitrol? Ook lezen deze leden over de noodzaak van «multimodale terminals en installaties». Zij vragen de Minister en Staatssecretaris welke kansen zij zien voor Nederlandse ontvanginstallaties van goederen om het multimodale karakter te versterken.

De leden van de D66-fractie lezen in het BNC-Fiche dat samenhang tussen Europese planvorming en de nationale planvorming (MIRT) moet worden versterkt. Achten de bewindspersonen de huidige samenhang toereikend en hoe zien zij dat in het licht van de TEN-T-herziening? Op welke manieren betreft het kabinet op dit moment Europese planvorming bij de bestuurlijke overleggen en zijn de bewindspersonen bereid deze dimensie eveneens nadrukkelijker voor het voetlicht te brengen in de communicatie met de Kamer, zo vragen deze leden?

De leden van de D66-fractie lezen dat als onderdeel van het voorstel SUMP's door gemeentes en regio's moeten worden opgesteld. Zij vragen of de bewindspersonen bereid zijn in Europees verband te pleiten voor voldoende autonomie en betrokkenheid voor lokale en regionale overheden.

De leden van de D66-fractie constateren dat de aan te leggen Lelylijn geen deel uitmaakt van de TEN-T-plannen voor de Noordzee – Baltische Corridor. Zij merken op dat in de TEN-T-plannen voor binnenwateren en wegen een verbinding met Noord-Duitsland en de Baltische staten wel is opgenomen. Zij constateren voorts dat het kabinet in het coalitieakkoord heeft afgesproken te zoeken naar Europese cofinanciering voor deze verbinding. Zodoende vragen deze leden de Staatssecretaris hoe zij de relatie tussen de Wunderline en de Lelylijn ziet. Is zij het ermee eens dat deze projecten onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn voor een goede (internationale) verbinding naar het noorden van Duitsland en verder? Is zij bereid in Europa te pleiten voor de opname van de Lelylijn in het kernnetwerk van de Noordzee-Baltische corridor? Zo nee, waarom niet? Hoe ziet zij dit voor de Wunderline en Nedersaksenlijn? Welke opties voor Europese cofinanciering van de Lelylijn ziet de Staatssecretaris, indien zij er niet in slaagt de Lelylijn op te nemen in het TEN-T-kernnetwerk? Ook memoreren deze leden de Staatssecretaris aan de brief van haar voorganger (Kamerstuk 29 984, nr. 950), waarin wordt bepleit de corridor Zwolle-Enschede-Münster op te nemen in het TEN-T comprehensive netwerk. Klopt het dat deze corridor eveneens niet is opgenomen in het comprehensive netwerk, zo vragen deze leden? En zo ja, is de Staatssecretaris bereid zich hiervoor in te spannen in Europees verband?

### **CDA-fractie**

De leden van de CDA-fractie lezen dat het kabinet het niet gewenst vindt, als wordt ingegrepen in de autonomie en beleidsvrijheid van gemeenten. Dit zou mogelijk kunnen gebeuren bij het opleggen van verplichtingen aan stedelijke knooppunten, zoals het SUMP. De SUMP's lijken bovendien grote overlap te vertonen met de regionale mobiliteitsprogramma's (RMP's) die provincies in samenwerking met gemeenten in navolging van het Klimaatakkoord opstellen. Deze leden delen de zorgen van het kabinet omtrent het subsidiariteitsbeginsel. Zij vragen de Staatssecretaris wat de Nederlandse inzet wordt ten aanzien van dit spanningsveld. Hoe zorgt het kabinet ervoor dat dit Europese programma de autonomie en beleidsvrijheid van gemeenten niet doorkruist?

De leden van de CDA-fractie lezen in de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 9 juni 2021 jl. (Kamerstuk 35 570 A, nr. 62) dat de Kamer in het onderhavige fiche zou worden geïnformeerd over de afwegingen tussen de verschillende corridors. Aangezien het fiche deze informatie niet bevat, vragen deze leden het kabinet daar alsnog op in te gaan. Beschouwt de Staatssecretaris de voorgenomen Lelylijn als onderdeel van het Europese extended core network? Wat is de stand van zaken van de uitvoering van de motie-Remco Dijkstra c.s. (Kamerstuk 35 300 A, nr. 120), over het steunen van de internationale verbinding Amsterdam/Groningen-Scandinavië in het kader van de TEN-T-herziening?

De leden van de CDA-fractie vragen daarnaast wanneer de lidstaten naar verwachting een standpunt (algemene oriëntatie) in de Transportraad bepalen ten aanzien van het voorstel.

### **PvdA-fractie**

De leden van de PvdA-fractie vragen wat volgens de Staatssecretaris het doel moet zijn van het TEN-T-netwerk. Is zij het met deze leden eens dat het doel niet uitsluitend het verbinden van bestaande economische knooppunten moet zijn, maar ook juist het verbinden van regionale gebieden met internationale steden over de grens?

De leden van de PvdA-fractie constateren dat de Lelylijn geen onderdeel is van de herziening van de TEN-T-verordening, terwijl er volgens het coalitieakkoord wel op Europese medefinanciering wordt gerekend. Zij vragen of de Staatssecretaris bereid is om voor opname van de lijn Amsterdam-Groningen-Bremen in het TEN-T-netwerk te pleiten. Voorts vragen zij via welke andere wegen Europese medefinanciering mogelijk is en welke voorwaarden hiervoor gelden.

De leden van de PvdA-fractie vragen welke maatregelen het kabinet moet nemen om aan de nieuwe eisen van de verordening te voldoen en vanuit welke middelen eventuele maatregelen gefinancierd gaan worden. Deze leden vragen om specifiek in te gaan op problemen met de bodemgesteldheid en de gevolgen voor baanstabieleit op TEN-T-corridors.

### **GroenLinks-fractie**

De leden van de GroenLinks-fractie vinden het van groot belang dat de Europese lidstaten duurzaam met elkaar verbonden zijn. Hierbij vinden deze leden dat de prioriteit met name moet liggen bij het verbeteren van de verbindingen per spoor. Deelt de Staatssecretaris deze visie?

De leden van de GroenLinks-fractie ambiëren als beleidsdoel dat vluchten binnen de Europese Unie van minder dan 750 kilometer vervangen worden door alternatieven die net zo gemakkelijk en niet zo duur zijn. In de Europese Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit van 2020 is de doelstelling opgenomen dat collectief vervoer tot 500 kilometer in de Unie vanaf 2030 CO<sub>2</sub>-neutraal is, wat onder andere een verschuiving van vervoer van luchtvaart naar spoor betekent. Dit is volgens deze leden een stap in de goede richting. Echter, overwegende dat emissies zich niet aan landsgrenzen houden, is het belangrijk dat het gestelde beleidsdoel zich niet limiteert tot aan de buitengrenzen van de Unie. Is de Staatssecretaris van mening dat het beleidsdoel van CO<sub>2</sub>-neutraal collectief vervoer voor afstanden tot 500 kilometer niet alleen gerealiseerd moet worden binnen de Unie, maar ook in acht moet worden genomen bij het uitbreiden van het TEN-T naar naburige landen? Wordt er voldoende samengewerkt met niet-lidstaten, zoals het Verenigd Koninkrijk, Noorwegen, Zwitserland, Servië en Turkije?

De leden van de GroenLinks-fractie zijn daarnaast van mening dat de CO<sub>2</sub>-uitstoot verplicht op vliegtickets inzichtelijk moet worden gemaakt, zodat consumenten bewust worden van de impact die een vlucht heeft op hun omgeving. Steunt de Staatssecretaris dergelijke voorstellen en zo nee, waarom niet?

De leden van de GroenLinks-fractie lezen dat het kabinet in zijn algemeenheid positief is over de TEN-T-verordening. Echter, het kabinet is kritisch over het opleggen van extra technische eisen aan het gehele TEN-T-netwerk vanwege de hoge kosten en omdat nut en noodzaak ervan niet op alle lijnen evident zijn. Hoe verhoudt deze kritische houding zich tot de ambitie van het kabinet om internationaal treinverkeer aantrekkelijker te maken en reizigers te verleiden om voor afstanden tot 700 kilometer de trein te kiezen in plaats van het vliegtuig? Op welke lijnen zouden nut en noodzaak niet evident zijn en waaruit blijkt dat?

De leden van de GroenLinks-fractie horen graag meer over hoe de nationale ambities voor ERTMS en de EU-eisen voor Nederland op elkaar aansluiten of juist niet. Ook de uitrol van een laadnetwerk voor vrachtwagens wordt een EU-verplichting. Wat is hiervoor nodig?

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat luchthaven Schiphol nu goed is aangesloten op het spoor. Dus aan die eis lijkt te zijn voldaan. Maar moet station Schiphol dan niet een grotere rol krijgen in een toekomstige verbinding met Berlijn? Een overstap in Amsterdam Zuid of Amsterdam Centraal zal de tijdwinst van de snelheidsverhoging tenietdoen. Deze leden zijn benieuwd hoe dit goed geïntegreerd kan worden met de huidige plannen rond de Amsterdamse stations.

De leden van de GroenLinks-fractie zijn in tegenstelling tot het kabinet helemaal niet terughoudend wat de noodzaak tot uitbreiding van het internationale spoor betreft. Meer trein en minder vliegen kan alleen met meer trein. De versterking van het hogesnelheidsnet in Europa is onmisbaar, willen we straks klimaatneutraal kunnen blijven reizen. Deze leden vinden het gepast als Europa hier ook financieel aan bijdraagt, juist omdat het een supranationaal belang is. Maar de netwerken kunnen niet worden uitgebouwd als er geen bindende afspraken met lidstaten komen. Nederland heeft 20 jaar moeten wachten op de uitbouw van de Betuwelijn aan de Duitse kant. Dat was niet nodig geweest met een stevigere Europese coördinatie.

De leden van de GroenLinks-fractie zijn benieuwd hoe de Europese SUMP's kunnen worden geïntegreerd in de Nederlandse RMP's. De overlap in doelstellingen is groot. Waar zit het verschil en wat weerhoudt ons ervan deze op elkaar af te stemmen? Het kabinet is bezorgd over de gemeentelijke autonomie, maar zijn de doelen van de SUMP's niet via dezelfde bestuurlijke overleggen en andere besluitvormingsprocessen te realiseren?

De leden van de GroenLinks-fractie vragen enige toelichting op de uitvoerbaarheid van de plannen. De problemen met baanstabiliteit zouden specifiek zijn voor Nederland, gegeven onze bodemstabiliteit. Welke gevolgen heeft dit voor de toekomst van internationaal treinverkeer in Nederland en hoe is de Staatssecretaris van plan om te gaan met deze problemen? Hoe kijken in dit kader overige lidstaten aan tegen de verhoging van de aslast van 22,5 ton en de snelheidsverhoging van 160 km/u, aangezien dit een stabiele ondergrond vereist?

De leden van de GroenLinks-fractie vragen tot slot welke mogelijkheden de verordening biedt om de A12-spoorcorridor toekomstbestendig te maken. Is de Staatssecretaris tevreden met het huidige kaartmateriaal, zoals te zien is in de bijlage van de verordening of had zij liever gezien dat de A12-spoorcorridor zou worden geüpgraded tot een hogesnelheidslijn?

### **ChristenUnie-fractie**

De leden van de ChristenUnie-fractie zien dat het kabinet nog wacht op uitvoeringstoetsen van ProRail en RWS, voordat het een standpunt inneemt en zijn onderhandelingsinzet ten aanzien van het voorstel bepaalt. Deze leden vragen wanneer de uitvoeringstoetsen van ProRail en RWS gereed zijn. En wanneer worden deze uitvoeringstoetsen gedeeld met de Kamer?

De leden van de ChristenUnie-fractie vinden het positief dat het kabinet bij de beoordeling van het voorstel rekening houdt met geluidsnormen en de leefbaarheid in stedelijke gebieden. Zijn de Minister en Staatssecretaris van mening dat bij alle infrastructuurinvesteringen ook rekening moet worden gehouden met normen voor geluid en leefbaarheid in landelijke gebieden?



## **BBB-fractie**

Het lid van de BBB-fractie maakt zich zorgen over de haalbaarheid van de verordening voor Nederland. De verordening zal rechtstreeks werken en de Europese Commissie wil inspanningsverplichtingen omzetten in resultaatverplichtingen. Dit lid hoort graag van de Minister wat de consequenties daarvan zouden kunnen zijn, wanneer het Nederland niet lukt om tijdig aan de doelen te voldoen.

Het lid van de BBB-fractie heeft grote twijfels over de haalbaarheid van het realiseren van voldoende laadcapaciteit op het kernnetwerk in 2025. Om de 60 kilometer moet er voldoende laadcapaciteit zijn voor auto's, bestelwagens en vrachtwagens. Hoe denkt de Minister hieraan te kunnen voldoen?

Het lid van de BBB-fractie constateert dat er nu al capaciteitsproblemen op het spoornet zijn. Als gevolg van de verordening zouden treinen voor persoonsvervoer 160 kilometer per uur moeten gaan rijden en treinen voor goederenvervoer 100 kilometer per uur. Ook moeten deze laatste langer worden. Daar waar goederentreinen en personentreinen het spoor delen, voorziet dit lid grote problemen. Hoe wil de Minister dit aan gaan pakken, zeker tegen het licht van voorgenomen resultaatverplichtingen?

Het lid van de BBB-fractie maakt zich zorgen om de leefbaarheid van omwonenden van met name het spoor. Wat dit lid opvalt, is dat het kabinet zich weliswaar ook zorgen maakt, maar alleen over stedelijke gebieden. Dit lid vraagt echter met klem om ook de gevolgen voor de leefbaarheid in de gebieden buiten de steden mee te nemen. Ook daar kunnen gevolgen zeer groot zijn, zowel voor mens als natuur.

Het lid van de BBB-fractie vindt het zeer verstandig dat de Minister wacht op een uitvoeringstoets door ProRail en RWS. Wat gaat de Minister doen als deze negatief uitpakt? Wat dit lid betreft dienen doelen haalbaar te zijn, financieel en organisatorisch en dient ook het belang van omwonenden meegewogen te worden. Dit lid wil bovendien waken voor een al te grote rechtstreekse bemoeienis van de Europese Commissie met het beleid in onze steden middels de SUMP's.