

Vergaderjaar 2023–2024

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 1065**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 april 2024

Hierbij bied ik u, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, het verslag aan van de EU-Transportraad d.d. 3–4 april 2024.

De bijeenkomst stond hoofdzakelijk in het teken van de verduurzaming van de transportsector. De bijeenkomst begon met een gedachtewisseling over de vergroening van het transport, gevolgd door een sessie over actieve mobiliteit en fietsen, waarna de Raad, het Europees Parlement en de Europese Commissie een fietsverklaring hebben ondertekend.<sup>1</sup> Daarnaast werd er gesproken over spoorverbindingen tussen Europese steden, met daarbinnen specifiek aandacht voor nachttreinen en multimodale ticketsystemen. Tot slot vond er een inter-institutionele sessie plaats met vertegenwoordigers van de EU-lidstaten, het Europees Parlement, derde landen en de Europese Commissie.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

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

<sup>1</sup> EUR-Lex – 32024C02377 – EN – EUR-Lex (europa.eu)

## **Verslag informele bijeenkomst van EU-transportministers d.d. 3–4 april 2024**

### ***Vergroening van Transport***

Het Belgisch voorzitterschap agendeerde een open discussie over de vergroening van de transportsector. Het voorzitterschap gaf aan dat ondanks de klimaatdoelstellingen en de ambitieuze maatregelen die al zijn genomen, de transportsector de enige sector van de Europese economie is die er tot nu toe nog niet in is geslaagd de uitstoot van broeikasgassen te verminderen.

Het voorzitterschap, alsook veel andere lidstaten, benadrukte de urgentie van het decarboniseren van de transportsector om de klimaatdoelstellingen te halen. Dit stimuleert innovatie en economische groei volgens deze lidstaten. Sommige lidstaten vroegen hierbij nadrukkelijk aandacht voor het concurrentievermogen van de EU. Veel lidstaten onderstreepten het belang van actieve mobiliteit en de elektrificatie van voertuigen. Sommige lidstaten spraken zich echter kritisch uit over de elektrificatie van voertuigen in het licht van de schaarste aan de benodigde kritieke materialen hiervoor. Ook onderstreepte een aantal lidstaten het belang van het hanteren van technologische neutraliteit. Veel aanwezigen benadrukten het belang van de *modal shift*, waarbij per sector gekeken moet worden welke maatregel het meest effectief is om de groene transitie te bewerkstelligen. Naast financiering speelt ook het creëren van maatschappelijk draagvlak voor deze vergroening een belangrijke rol.

Nederland benadrukte het belang van de verduurzaming van bedrijfsvoertuigen en de vergroening van zee- en binnenvaart. Daarnaast gaf Nederland aan dat er meer Europese fondsen gebruikt moeten worden voor de financiering van de verduurzaming, en ook is het van belang dat er opvolging wordt gegeven aan verduurzamingsprogramma's zoals NAIADES en PLATINA. Tot slot gaf Nederland aan dat er meer aandacht en synergie moet gaan naar CEF/TEN-T havens als hub voor hernieuwbare brandstoffen.

De Europese Commissie concludeerde dat het de EU gelukt is om vooruitgang te boeken op het gebied van de verduurzaming van transport, onder andere door koolstofprijstelling, het herziene ETS systeem, en de optimalisatie van transport en logistiek. Echter, volgens de Commissie is er nog veel werk te verrichten en zijn er nog veel knelpunten die de verduurzaming van de transportsector verhinderen. Zo moeten aanpassingen aan de infrastructuur het mogelijk maken om over te stappen op duurzame mobiliteit.

### ***Actieve mobiliteit en fietsen***

Het voorzitterschap organiseerde voorts een discussie over actieve mobiliteit en fietsen. Verscheidene lidstaten presenteerden hun nationale initiatieven op het gebied van actieve mobiliteit en fietsen.

Veel lidstaten verwelkomden de agendering van dit thema door het voorzitterschap. Een groot aantal lidstaten gaf aan dat er een fiets ecosysteem ontwikkeld moet worden om de *modal shift* te bewerkstelligen. De aanwezigen gaven aan dat er een duidelijk momentum is om het fietsbeleid te bevorderen, wat ook bleek uit de nationale fietsplannen en strategieën die verschillende lidstaten recentelijk hebben gelanceerd of opgesteld. Hieruit werd duidelijk dat veel lidstaten ambitieuze doelstellingen hebben ten behoeve van de bevordering van de fietsinfrastructuur. De lidstaten benadrukten dat het belangrijk is om samen te werken op

lokaal en nationaal niveau, en dat fietsinfrastructuur een integraal onderdeel moet zijn van de ruimtelijke ordening. Tevens onderstreepten verschillende lidstaten het belang van kennisuitwisseling tussen lidstaten en reageerden alle aanwezigen positief op de Europese Fietsverklaring. Deze verklaring pleit voor de bevordering van fietsen als duurzaam vervoersmiddel en het stimuleren van fietsvriendelijke infrastructuur in de EU.

In haar interventie deelde Nederland een aantal succesvolle fietsvoorbeelden en -initiatieven, waaronder het *CycleOn* programma, het *Cycling Ambassadors* programma en de *Citydeal: Space for Walking*. Met deze voorbeelden onderstreepte Nederland de link tussen het gebruik van de fiets en toegankelijkheid, klimaat, gezondheid en leefbaarheid, in zowel verstedelijkte als landelijke gebieden. Tot slot sprak Nederland steun uit voor de Europese fietsverklaring.

De Commissie concludeerde dat er veel consensus is over het belang van fietsbeleid en over de Europese Fietsverklaring. De Commissie benadrukte nogmaals het belang van fietsen ten behoeve van de klimaatdoelstellingen, waaronder de verbetering van de luchtkwaliteit. Daarnaast benadrukte de Commissie het economische aspect van de fietsindustrie, en gaf aan dat dit tot 1,3 miljoen banen kan opleveren en 1,2 miljard euro kan opleveren voor het BBP.

### ***Spoorverbindingen tussen Europese steden***

Het voorzitterschap organiseerde een sessie over spoorverbindingen tussen Europese steden. De sessie bestond uit twee centrale thema's, namelijk de bevordering van nachttreinen en het ontwikkelen van een multimodaal ticketsysteem. Militaire mobiliteit in het kader van de geopolitieke situatie werd ook aangehaald als belangrijk thema tijdens deze sessie.

De Commissie benadrukte dat de herziening van de TEN-T verordening zal helpen een spoornet van hoge kwaliteit in Europa te realiseren. De Commissie riep tevens op tot een ambitieuze algemene oriëntatie rond de verordening capaciteit spoorweginfrastructuur<sup>2</sup> tijdens de volgende Transportraad in juni.

Veel lidstaten onderstreepten het belang van internationale (nacht)treinverbindingen en een aantal van hen gaven voorbeelden van recente positieve nationale ontwikkelingen en nieuwe internationale verbindingen die zijn opgestart. Tevens meldde een aantal lidstaten te zien dat de vraag naar spoorcapaciteit in hun land aan het toenemen is. Een aantal lidstaten legde – in het verlengde van de eerste sessie – een link tussen het belang van betere spoorverbindingen in de EU en de verduurzaming van de transportsector. Daarnaast benadrukten een aantal lidstaten tevens het belang van militaire mobiliteit in het kader van de huidige geopolitieke situatie. Effectieve spoorverbindingen kunnen immers een belangrijke rol spelen in de leveringszekerheid aan derde landen, waaronder Oekraïne.

In het kader van nachttreinen spraken veel lidstaten steun uit voor de bevordering van de nachttreinverbindingen. Een aantal lidstaten gaven blijk hier al concrete projecten voor opgezet of gerealiseerd te hebben. Een aantal lidstaten signaleerde echter aan dat hier een uitdaging voor hen ligt wegens het gebrek aan rollend materieel<sup>3</sup> en/of financiële

<sup>2</sup> COM (2023) 443, Kamerstukken II 2023–2024, 22 112, nr. 3822

<sup>3</sup> Zoals bijvoorbeeld wagons of locomotieven.

middelen. Daarnaast gaf een aantal lidstaten aan prioriteit te geven aan het realiseren of versterken van de spoorverbindingen met derde landen<sup>4</sup>.

Er was consensus over het belang van een effectief ticketsysteem met daarbinnen duidelijke Europese standaarden. Daarnaast werd er benadrukt dat de capaciteitsstrategieën van de verschillende lidstaten op elkaar moeten worden afgestemd.

Via haar interventie sprak Nederland steun uit voor (nieuwe) nachttreininitiatieven en gaf een aantal voorbeelden van nieuwe opgestarte nachttreinverbindingen. Tevens benadrukte Nederland het belang van een snelle uitrol van een efficiënt ticketsysteem. In vergelijking met vliegtickets loopt de ontwikkeling van een systeem voor treintickets immers erg achter. Ten behoeve van een goed werkend ticketsysteem voor internationale treinreizen onderstreepte Nederland het belang van voldoende beschikbaarheid van relevante data en het hanteren van een gemeenschappelijke standaard voor de aankoop van internationale treinkaartjes. Daarnaast gaf Nederland aan te pleiten voor voldoende toegang en redelijke voorwaarden voor derde partijen om internationale treintickets te kunnen verkopen. Een belangrijk onderdeel daarvan is het garanderen van consumentenrechten zoals dat bijvoorbeeld ook in de luchtvaart het geval is.

De Commissie concludeerde dat de bereidheid van de lidstaten om de kwaliteit van het spoorvervoer tussen Europese steden te vergroten, groot is. De Commissie wees op een aantal plannen die al gestart zijn, waaronder het voorstel capaciteit spoorweginfrastructuur, en riep de lidstaten op om zich constructief op te stellen in de afronding van dit voorstel. Het Belgisch voorzitterschap gaf aan in te zetten op een algemene oriëntatie voor de voorstellen gecombineerd vervoer en capaciteit spoorweginfrastructuur voor de Transportraad in juni.

### ***Weerbaarheid van het Europees Transportnetwerk***

Samen met het Europees Parlement, de Europese Commissie en derde landen behandelden de lidstaten tijdens deze inter-institutionele sessie de vraag hoe de veerkracht van transportnetwerken kan worden versterkt in het kader van de geopolitieke situatie en klimaatverandering. Tijdens deze sessie was er veel aandacht voor de Connecting Europe Facility (CEF). Veel lidstaten wezen op het belang van de CEF op dit moment alsook in de toekomst, aangezien de CEF heeft bijgedragen aan de realisatie van verscheidene grote projecten.

Veel lidstaten onderstreepten de noodzaak om infrastructuur voldoende weerbaar te maken voor invloeden van klimaatverandering, alsook voor de geopolitieke onrust. Militaire mobiliteit werd ook in deze sessie een belangrijk thema en een aantal lidstaten riepen op om militaire mobiliteit op de agenda te houden en rekening te houden met *dual use* (zowel civiel als militair) in de uitbouw van de infrastructuur. Een aantal aanwezigen benadrukten dat de nieuwe CEF aangepast moet worden aan de huidige geopolitieke situatie. Deze oproep kwam met name vanuit zuid- en oost Europese lidstaten en de aanwezigen derde landen.

Veel aanwezigen riepen op in de komende CEF-periode voldoende financiering te voorzien. Hiervoor kan er tevens gekeken worden naar alternatieve wijzen van financiering, waaronder private investeringen.

---

<sup>4</sup> Derde landen zijn landen die geen lid zijn van de EU.

Derde landen bedankten de EU voor de financiële steun voor projecten in de regio's en benadrukten zich te blijven inspannen voor het verbeteren van verbindingen met de EU. Een aantal derde landen, waaronder Oekraïne, gaven aan dat de infrastructuur in en naar Oekraïne er slecht aan toe is, en pleitten voor herstel en/of verbetering.

Het Belgisch voorzitterschap concludeerde dat financiering de kern vormt binnen deze weerbaarheidsgesprekken. De Commissie sloot zich aan bij de conclusie van het Belgisch voorzitterschap en riep de lidstaten op zich gezamenlijk te blijven inspannen voor het weerbaarder maken van het Europese transportnetwerk. Het is hiervoor van belang om de dialoog open te houden, ook met derde landen die bij deze sessie aanwezig waren.