

Vergaderjaar 2024–2025

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 1093

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 oktober 2024

Hierbij bied ik u, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat – Openbaar Vervoer en Milieu, het verslag aan van de informele bijeenkomst van EU-transportministers d.d. 19–20 september 2024. De bijeenkomst stond in het teken van het versterken van het concurrentievermogen van de Europese transportsector en van een competitieve spoor sector. Ook bied ik u hierbij de kwartaalrapportage van het derde kwartaal aan. Hierin staat de stand van zaken van de Europese Commissievoorstellen met betrekking tot milieudossiers en transportdossiers beschreven.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener

Verslag informele bijeenkomst van EU-transportministers d.d. 19–20 september 2024

Tijdens de informele bijeenkomst van EU-transportministers vonden twee sessies plaats waarbij, zoals gebruikelijk, geen besluitvorming op de agenda stond. Het ging om een gedachtewisseling tussen EU lidstaten. Aan de bijeenkomst namen ook een aantal van de buurlanden van de EU deel (zoals Zwitserland, Noorwegen, IJsland en landen van de Westelijke Balkan).

Sessie 1: concurrentievermogen transportsector verbeteren

Het Hongaars voorzitterschap agendeerde als onderwerp het versterken van het concurrentievermogen van de Europese transportsector, met daarbij bijzondere aandacht voor de connectiviteit met naburige landen, duurzaamheid, digitalisering en financiering. Het voorzitterschap onderstreepte de noodzaak van langetermijninvesteringen in transport en pleitte voor een heroverweging van de duurzaamheidsdoelstellingen vanwege de hoge kosten daarvan. Financiering blijft een belangrijk knelpunt. Investeringen in transport, zoals het Trans-Europees Transport Netwerk (Hierna: TEN-T netwerk), leveren pas na decennia resultaten op. De Europese Commissie (hierna: Commissie) wees op de noodzaak van een goed functionerend en geïntegreerd transportnetwerk met verbinding naar naburige landen ter versterking van het concurrentievermogen van de EU. De Commissie benadrukte dat digitalisering en automatisering essentieel zijn voor de toekomst van transport, en dat publieke en private financiering nodig zijn om de doelen van het Draghi-rapport, *The future of European competitiveness – A competitiveness strategy for Europe*¹ te realiseren. In het rapport wordt een inschatting gemaakt over de kosten van realisatie van het netwerk tot 2050, namelijk 855 miljard euro. De Commissie onderstreepte de noodzaak van voortdurende steun voor projecten om de infrastructuur te verbeteren, cohesie te bevorderen en de concurrentiekracht in Europa te versterken. Ook wees de Commissie op de noodzaak om transport, energie en economische strategieën te integreren in het belang van de groene transitie.

Veel lidstaten onderschreven het belang van deze onderwerpen en spraken over de balans tussen de groene transitie en het concurrentievermogen. Lidstaten benadrukten verder dat naast de bouw van nieuwe infrastructuur ook het onderhoud van bestaande netwerken van belang is. Dit is tevens in het belang van het faciliteren van militaire mobiliteit. Ook spraken verschillende lidstaten over innovatieve financieringsmethoden, zoals groene obligaties en publiek-private samenwerkingen om aan de hoge investeringskosten te voldoen. Meerdere lidstaten onderschreven dat er meer wensen zijn dan financiële middelen.

Nederland onderstreepte dat de digitale en groene transitie essentieel zijn voor het concurrentievermogen van de transportsector en wees op de uitdagingen rond netcongestie en investeringen in laadinfrastructuur. Met betrekking tot autonoom vervoer benadrukte Nederland het belang van samenwerking op EU-niveau. Op het gebied van financiering heeft Nederland aangegeven investeringen in het TEN-T te steunen, onder meer via de *Connecting Europe Facility* (CEF) en andere relevante financieringsbronnen.

Het voorzitterschap concludeerde dat er brede consensus was over het feit dat zonder goed functionerend transport, er geen sterke Europese concurrentiepositie kan bestaan. Ondanks de uitdagingen van financiering en het vinden van een balans tussen duurzaamheid en economische

¹ The future of European competitiveness: report by Mario Draghi. https://commission.europa.eu/topics/strengthening-european-competitiveness/eu-competitiveness-looking-ahead_en

groei, blijft transport essentieel voor groei en stabiliteit in Europa. Belangrijke punten zijn grensoverschrijdende connectiviteit, militaire mobiliteit en de groene transitie, waarbij publieke en private fondsen een belangrijke rol zullen spelen in het behalen van deze doelen.

Sessie 2: het concurrentievermogen van spoor verbeteren

Het Hongaarse voorzitterschap benadrukte het belang van een hogesnelheidsnetwerk tussen de Europese hoofdsteden. Dit vereist echter grote investeringen. Daarnaast werd het bevorderen van goede verbindingen met buurlanden zoals Moldavië en de Westelijke Balkan benadrukt. Het voorzitterschap had de directeur van de *Community of European Railway and Infrastructure Companies* (CER) uitgenodigd om een presentatie te geven. De directeur van de CER benadrukte het belang van de implementatie van TEN-T en het creëren van een Europees masterplan voor hogesnelheidslijnen. Hogesnelheidstreinen tussen hoofdsteden zullen bijdragen aan het concurrentievermogen van het spoor. Ook een gemengd model van hogesnelheidslijnen in combinatie met regulier spoor zou het concurrentievermogen van spoor verbeteren. Hij benoemde het belang om, waar mogelijk, regulier spoor aan te passen tot hogesnelheidslijnen.

De Commissie reageerde hierop dat de praktijk weerbarstig is en benadrukte dat er zeker behoefte is aan een concurrerender spoor in de EU, zoals beschreven in het Draghi-rapport. Er werden drie prioriteiten door de Commissie genoemd. Ten eerste moet er een kwalitatief hoogwaardig spoornetwerk binnen de EU komen, met een minimumsnelheid van 160 km/u. Ten tweede moet de wetgeving worden verbeterd en de spoormarkt worden opengesteld voor meer competitie. De Commissie gaf op dit punt aan dat ze op korte termijn een studie uit zullen brengen over marktconcurrentie op het spoor en de voordelen daarvan. Ten derde gaf de Commissie aan dat digitale oplossingen belangrijk zijn, bijvoorbeeld door het verbeteren van de ticketing.

Verschillende lidstaten wezen op de hoge kosten van het voltooiën van het TEN-T-netwerk en de uitdagingen die daarbij komen kijken voor hun land. Verschillende lidstaten gaven aan dat ze zich inzetten voor de uitbreiding van hun spoorweginfrastructuur, maar dat financiering een grote uitdaging blijft. Daarnaast was de digitalisering van spoorwegcapaciteit een belangrijk thema. Veel lidstaten benadrukten het belang van digitalisering en managementsystemen om de huidige capaciteitsbeperkingen aan te pakken. Rail Baltica werd vaak genoemd als belangrijke verbinding in het Baltische gebied, vooral in het licht van de huidige geopolitieke context. Een aantal lidstaten benadrukten het belang van militaire mobiliteit bij het maken van toekomstige investeringen. Verschillende lidstaten riepen op tot het prioriteren van Europese projecten boven nationale initiatieven om versnippering te voorkomen. Daarnaast benadrukten een paar lidstaten de noodzaak van eerlijke marktconcurrentie en lagere toetredingsdrempels voor spoorvervoerders.

Inzake het hogesnelheidsvervoer stelde Nederland voor om ons te richten op het monitoren van de (grensoverschrijdende) markt en het faciliteren van nieuwe internationale passagiersdiensten. De tien pilotprojecten van de Commissie moeten effectief worden opgevolgd². Ook stelde Nederland dat er prioriteit moet worden gegeven aan serviceontwikkeling en het oplossen van infrastructuurknelpunten, in plaats van alleen nieuwe hogesnelheidsinfrastructuur te ontwikkelen. Nederland gaf verder aan dat

² De voor Nederland relevante pilotprojecten zijn de nachttrein Amsterdam-Barcelona en de (Eurostar) verbinding Amsterdam-Londen.

hogesnelheidstreinen moeten worden geïntegreerd met regionale en interregionale verbindingen. De frequentie van de dienst en de toegang voor passagiers zijn daarbij essentieel. Dit vereist betrokkenheid van de overheid bij openbare dienstcontracten, evenals richtlijnen voor de toewijzing van capaciteit. Verder is vereenvoudigde ticketing tussen exploitanten belangrijk om het potentieel van hogesnelheidstreinen te maximaliseren. Tot slot benadrukte Nederland het belang van digitalisering. Gegevensuitwisseling in goederenlogistiek en tussen spoorwegondernemingen, passagiers en reisbureaus zal de efficiëntie verhogen. Er zijn echter vooraf investeringen nodig voor gegevensuitwisseling op Europees en nationaal niveau.

De Commissie concludeerde dat digitalisering en capaciteitsbeheer worden gezien als stappen om de huidige beperkingen op te lossen en het spoor aantrekkelijker te maken. De Commissie riep lidstaten op om hun ERTMS³ uitrolplannen op te sturen (Nederland heeft dit al gedaan⁴). Vooral de bestaande infrastructuur moet volgens de Commissie goed worden gebruikt, waarbij de Commissie specifiek ook om flexibiliteit vroeg voor de onderhandelingen met betrekking tot de verordening spoorweginfrastructuurcapaciteit.

Het Hongaarse voorzitterschap concludeerde dat er brede steun is voor verdere investeringen in hogesnelheidslijnen en digitalisering van het Europese spoorwegsysteem. Het financieringsvraagstuk blijft echter een struikelblok. Verder gaf het voorzitterschap aan dat lidstaten van mening zijn dat nationale en Europese infrastructuur beter op elkaar afgestemd moeten worden, waarbij zowel economische als geopolitieke uitdagingen moeten worden aangepakt.

³ ERTMS staat voor *European Rail Traffic Management System* en is de standaard voor treinbeveiliging in Europa. <https://www.ertms.nl/home/default.aspx>

⁴ Zie ook 20^{ste} voortgangsrapportage ERTMS: *Kamerstuk*, 33 652, nr. 92 (https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2024D15925&did=2024D15925)