

Vergaderjaar 2024–2025

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 1084

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 18 september 2024

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 3 september 2024 over de geannoteerde agenda informele bijeenkomst van EU-transportministers 19–20 september 2024 te Boedapest (Kamerstuk 21 501-33, nr. 1083).

De vragen en opmerkingen zijn op 5 september 2024 aan de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 18 september 2024 zijn de vragen beantwoord.

De fungerend voorzitter van de commissie,
Postma

De adjunct-griffier van de commissie,
Wiendels

PVV-fractie

1.

De leden van de PVV-fractie constateren dat er nog geen formele agenda is gepubliceerd. Deze leden vragen aan de Minister om deze agenda zo snel mogelijk met de Kamer te delen en de inzet van de Minister en de Staatssecretaris aan de Kamer te doen toekomen.

De agenda voor de informele bijeenkomst van EU-transportministers op 19–20 september is donderdag 5 september jl. door het Hongaars Voorzitterschap gedeeld. Dit bevestigt de verwachting zoals opgenomen in de geannoteerde agenda dat de bijeenkomst hoofdzakelijk zal draaien om het concurrentievermogen van de Europese Unie (EU). In het kader hiervan organiseert het Hongaars Voorzitterschap twee sessies. In de eerste sessie worden de lidstaten gevraagd te reflecteren op de verbetering van connectiviteit van de EU met buurlanden, en de uitdagingen en kansen van de vergroening en digitalisering van de transportsector. De tweede sessie gaat specifiek over het Europese spoor netwerk. Tijdens deze sessie zal er onder andere gesproken worden over digitalisering en de mogelijkheden om een pan-Europese hogesnelheidslijn en betere verbindingen met buurlanden te realiseren. Er staat, zoals gebruikelijk tijdens een informele Raad, geen besluitvorming op de agenda.

Na afloop van de informele bijeenkomst ontvangt de Kamer een verslag met de uitkomsten van de bijeenkomst.

2.

De leden van de PVV-fractie constateren dat de Minister en Staatssecretaris waarde hechten aan investeringen in het TEN-T-netwerk. Deze leden vragen of zij voornemens zijn om financiële middelen uit Brussel naar Nederland te halen om vervolgens te besteden aan de Nederlandse spoorinfrastructuur. Voorts vragen deze leden wat hier precies de inzet van de bewindspersonen op is.

De *Connecting Europe Facility* (CEF) is sinds 2014 het Europese instrument bedoeld om Europese middelen beschikbaar te stellen bij investeringen van de lidstaten in het Trans-Europese Transport Netwerk (hierna: TEN-T). Het gaat hier om een medefinancieringsinstrument. CEF draagt tot een bepaald percentage bij aan de nationale investeringskosten. Een groot aantal infrastructuurprojecten op het TEN-T netwerk in Nederland op het gebied van onder meer spoor, weg, zee- en binnenvaart is sinds 2014 met succes medegefinancierd via CEF. CEF is opgenomen in de EU-meerjarenbegrotingen. De huidige EU-meerjarenbegroting beslaat de periode 2021–2027. In de eerste helft van 2025 zal de Europese Commissie (hierna: Commissie) naar verwachting een voorstel presenteren voor de nieuwe EU-meerjarenbegroting. Dan zal ook de inzet van het kabinet ten aanzien van dit begrotingsvoorstel worden bepaald.

3.

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Staatssecretaris of hij bereid is om de uitrol van het European Rail Traffic Management System (ERTMS) te bespreken in de Transportraad en daarbij de nadruk te leggen op het feit dat verschillende lidstaten verschillende versies en baselines van het ERTMS implementeren, wat grote risico's met zich mee brengt ten aanzien van de compatibiliteit op het internationale spoor.

Het concurrentievermogen van de EU spoorsector zal tijdens de informele bijeenkomst van EU-transportministers besproken worden. ERTMS is hier een belangrijk onderdeel van en het ministerie zal daarom tijdens deze bijeenkomst het belang benadrukken van ERTMS en het invoeren van compatibele versies hiervan. Alleen op deze manier kunnen we de basis leggen voor de verdere digitalisering van het spoor en kunnen we in Nederland komen tot een succesvolle vervanging van de treinbeveiliging.

GroenLinks-PvdA-fractie

4.

Allereerst zijn de leden van de GroenLinks-PvdA-fractie blij dat de Staatssecretaris schrijft dat hij zich inzet om de verbetering van treinverbindingen tussen Europese steden prioriteit te geven bij de nieuwe Europese Commissie (EC). Deze leden vernemen graag nader hoe de Staatssecretaris dit concreet wil bewerkstelligen. Wat heeft hij tot nu toe op dit vlak gedaan, hoe verlopen de gesprekken hierover met de (beoogde) EC en met de andere Europese lidstaten? En wat zou hij concreet als doelstelling willen zien op dit vlak voor de komende vijf jaar?

In het Hoofdlijnenakkoord is te lezen dat de regering met een voorstel zal komen voor de aanpak van grensoverschrijdende verbindingen en de aansluiting van een vijftal treinstations op het netwerk van Hogesnelheidslijnen (HSL) over de grens. Het ministerie benut de komende periode voor verdere verdieping van deze uitwerking. Aan de hand daarvan zal het gesprek worden aangegaan met onze buurlanden, en andere Europese lidstaten. In Europees verband ondersteunt de Commissie pilotprojecten voor nieuwe internationale treindiensten. Het ministerie zet in op een effectief vervolg hierop in het werkprogramma van de komende Commissie.

5.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie lezen ook dat de Staatssecretaris verheugd is dat uit de vierde voortgangsrapportage International Rail Platform (IRP) naar voren komt dat er aanzienlijke positieve ontwikkelingen zijn ten aanzien van het aantal nachttreinen en hogesnelheidstreinen over de grens. Deze leden zijn ook blij dat er verbeteringen op dit vlak zichtbaar zijn, maar hebben tegelijkertijd ook zorgen. Allereerst constateren deze leden dat het nog altijd bijzonder lastig is om een treinticket te boeken van Nederland naar bijvoorbeeld Italië, Spanje, Polen of Scandinavië. Er wordt al geruime tijd door veel betrokkenen gewezen op deze problematiek. Zo is er al geruime tijd de wens om tot één EU-breed ticketsysteem te komen. Welke stappen hiertoe is de Staatssecretaris van plan om te zetten en hoe gaat hij bij de EC en de andere lidstaten aandringen op een spoedige invoering hiervan?

Een goed werkend internationaal gestandaardiseerd ticketingsysteem is belangrijk zodat het voor de reiziger zo eenvoudig mogelijk wordt om multimodaal internationaal te kunnen reizen. Er worden een aantal stappen ondernomen om dit voor elkaar te krijgen.

Zoals eerder met de Kamer is gedeeld¹, lopen er momenteel verschillende initiatieven ten aanzien van ticketing op Europees niveau. De Commissie werkt aan een wetsvoorstel voor *Multimodal Digital Mobility Services* (MDMS) dat multimodaal reizen binnen Europa moet vergemakkelijken

¹ Kamerstukken II 2021–2022, 29 984, nr. 994

voor de reiziger door de samenwerking tussen verschillende vervoerders en aanbieders van tickets te verbeteren. De Commissie heeft de presentatie van het MDMS voorstel echter uitgesteld naar 2025. Daarnaast wordt er op Europees niveau gewerkt aan de standaarden voor data uitwisseling (Technische Specificaties Interoperabiliteit Telematica). De besluitvorming hierover wordt eind 2024 verwacht.

Vooruitlopend op een wetvoorstel voor MDMS heeft het ministerie een non-paper gestuurd naar de Commissie. Deze is ook eerder met de Kamer gedeeld.²

Naast het agenderen op Europees niveau monitort het ministerie de initiatieven vanuit de sector nauw. Hieronder valt de «Community of European Railways and Infrastructure (CER) Ticketing Roadmap» waarvan de eerste verbeteringen voor de reizigers voor 2025 op de planning staan. Onderdeel hiervan betreft een overeenkomst tussen diverse spoorwegondernemingen om reizigers bij vertragingen en uitval verder te laten reizen. In Nederland is deze «*Agreement on Journey Continuation*» al ingevoerd. Het ministerie is hierover in gesprek met de NS en heeft benadrukt dat het van belang is de «CER ticketing roadmap» volgens de planning in 2025 uit te rollen. NS wordt in de hoofdrailnet(HRN)-concessie gevraagd om de verbeteringen te implementeren die in CER-verband zijn opgesteld voor reisinformatie en verkoopbaarheid van tickets. Het ministerie volgt deze ontwikkelingen op de voet, ook in relatie tot de bestaande EU-regelgeving op het gebied van data-uitwisseling, mededinging en marktordening.

Tot slot houdt het ministerie zich bezig met het opdoen van ervaringen in de praktijk. Er wordt ingezet op de uitbreiding en opschaling van de internationale *Mobility as a Service* (MaaS)-pilot Limburg. Deze pilot was onderdeel van het programma MaaS³ en is doorgezet na afronding van het programma. Reizigers kunnen nu al met verschillende MaaS-apps grensoverschrijdend reizen in de regio (Limburg en Noordrijn-Westfalen). Dit wordt bewerkstelligd door het koppelen van nationale tarief- en ticketingsystemen. Er wordt gewerkt aan het toevoegen van innovatieve functionaliteiten zoals het reizen doormiddel van GPS. Hierdoor wordt grensoverschrijdend multimodaal reizen steeds eenvoudiger. De start van de Drielandentrein biedt een mooie kans om deze pilot verder uit te breiden naar Luik. In samenwerking met Limburg, Duitsland en België is een werkgroep gefaciliteerd door de Benelux Unie. Het ministerie wil deze MaaS-pilot ook gebruiken om inzichten mee te geven aan de Commissie in het kader van de aankomende regelgeving op het gebied van internationale ticketing en MaaS.

6.

Een ander punt van zorg bij de leden van de GroenLinks-PvdA-fractie is het feit dat met name in drukke periodes er te weinig materieel beschikbaar is om ingezet te worden op internationale routes. Hierdoor zijn internationale treinen vaak snel uitverkocht en is een last minute keuze voor bijvoorbeeld een nachttrein vaak niet mogelijk. Herkent de Staatssecretaris dit beeld en is hij bereid om het vraagstuk van voldoende capaciteit met de spoorvervoerders en andere lidstaten te bespreken?

Het ministerie heeft die berichten vernomen. Het ministerie heeft echter ook vernomen dat bijvoorbeeld juist afgelopen zomer de NS, mede vanwege nieuw materieel richting Duitsland, minder problemen had met beschikbare capaciteit dan de voorgaande zomerperiodes. Komend jaar

² <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2023D32008&did=2023D32008>

³ Evaluatie Programma MaaS | Rapport | Rijksoverheid.nl

zal ook richting België sprake zijn van de instroom van nieuw materieel (ICNG-B)⁴ en van een frequentieverhoging. Benadrukt wordt dat per ingang van de nieuwe HRN-concessie de internationale verbindingen over lange afstand in open toegang zijn. Daarna zal er hoofdzakelijk ingezet worden op het mogelijk maken en stimuleren van het laten rijden van meer internationale treinen van en naar Nederland. Hierbij wordt voortgebouwd op goede contacten met onze buurlanden en ook infrabeheerders spelen hierbij een belangrijke rol.

7.

Tot slot zien de leden van de GroenLinks-PvdA-fractie net als de Staatssecretaris dat er veel problemen en belemmeringen zijn door verouderde infrastructuur en door een gebrek aan voldoende infrastructuur. Zo zien deze leden bijvoorbeeld dat de route tussen Nederland en het Ruhrgebied de komende tijd meer dan een jaar beperkt beschikbaar is wegens werkzaamheden. Op welke wijze wordt ervoor gezorgd dat ook tijdens langdurige werkzaamheden de trein een aantrekkelijk alternatief blijft voor internationaal personenvervoer? En is de Staatssecretaris bereid om dit vraagstuk proactief met de buurlanden te bespreken?

Werkzaamheden aan het spoor zijn van belang voor het verbeteren van de infrastructuur. Infrastructuurbeheerders zijn op grond van Europese wetgeving verplicht de werkzaamheden op elkaar af te stemmen en waar mogelijk te zorgen voor omleidingsroutes. De werkzaamheden op de uitbouw van Emmerich–Oberhausen, die belangrijk zijn voor de uitbreiding van de spoorcapaciteit tussen Nederland en Duitsland, zijn hier onderdeel van.⁵ De infrastructuurbeheerders van Nederland en Duitsland zijn hierover met elkaar actief in gesprek. Waar nodig zal het ministerie het vraagstuk actief bespreken met buurlanden. Zo zal ik de werkzaamheden Emmerich–Oberhausen, stand van zaken derde spoor, aan de orde stellen bij mijn gesprek met Duitse counterparts bij de jaarlijkse Nederlands-Duitse bijeenkomst over de uitvoering van de Joint Declaration of Intent over spoorgoederenvervoer. Deze bijeenkomst vindt plaats op 21 oktober 2024 in Nederland.

VVD-fractie

Thema voor Hongaars voorzitterschap: verbinding Westelijke Balkanlanden

8.

De leden van de VVD-fractie begrepen dat het de wens is van het Hongaars EU-voorzitterschap om de verbinding met en in de Westelijke Balkanlanden te verbeteren. Deze leden vragen welke opvatting de Staatssecretaris hierover heeft en wat hij hierover zou willen inbrengen richting de voorzitter. Welke rol van Nederland ziet de Staatssecretaris hierbij?

Op 14 december publiceerde de Commissie de mededeling over de verlenging van het TEN-T netwerk naar naburige derde landen.⁶ In de mededeling wordt een toelichting gegeven op de wijze waarop het TEN-T beleid sinds 2014 wordt ingezet in de samenwerking met naburige derde landen. In de TEN-T verordening⁷ zijn indicatieve kaarten opgenomen van nabuurlanden, waaronder de landen van de Europese Economische

⁴ Intercity Nieuwe Generatie (ICNG) die rijdt van en naar België

⁵ Kamerstukken II 2023–2024, 29 984, nr. 1182

⁶ Mededeling TEN-T derde landen

⁷ TEN-T verordening

Ruimte (EEA), de Europese Vrije Handelszone (EFTA), landen in de westelijke Balkan en Turkije. Het indicatieve netwerk van verbindingen heeft geen juridische doorwerking, maar geeft de EU wel de mogelijkheid om gericht samen te werken en biedt het internationaal opererend bedrijfsleven inzicht in de mogelijkheden voor investeringen. Nederland is positief over de beleidslijn uiteengezet in de mededeling. De verlenging van het TEN-T netwerk naar derde landen helpt de EU zorg te dragen voor een consistent, effectief interoperabel⁸ en multimodaal netwerk tussen lidstaten en nabuurlanden. Daarnaast draagt dit bij aan het stimuleren van handel en economische samenwerking met de nabuurlanden.

Trans-Europese Transport Netwerk (TEN-T)

9.

De leden van de VVD-fractie vinden het belangrijk dat reizigers goed internationale reizen kunnen maken met de trein en dat ook het spoorgoederenvervoer voldoende capaciteit krijgt van spoorinfrastructuurbeheerders. Grensoverschrijdende samenwerking tussen lidstaten ter bevordering van internationaal spoorvervoer is hiervoor essentieel. Het binnenlandse reizigersvervoer moet hier zo goed mogelijk mee samen kunnen gaan. Deze leden vinden het goed te lezen dat de Staatssecretaris blijft investeren in het Trans-Europese Transport Netwerk (TEN-T). De vorige Staatssecretaris gaf aan dat er een aanzienlijke financiële opgave bestaat met betrekking tot de implementatie. Hoe is de Staatssecretaris voornemens om hiermee om te gaan? Welke keuzes wil hij hiervoor maken en welke acties worden genomen?

De eerder aan de Kamer gemelde aanzienlijke financiële opgave met betrekking tot de implementatie van de TEN-T vereisten op spoorgebied blijft onverkort geldig.⁹ De nieuwe EU TEN-T verordening is op 18 juli 2024 in werking getreden. Momenteel wordt een implementatieplan voor deze verordening nader uitgewerkt, hierbij zal ook ProRail worden betrokken. De kamer wordt geïnformeerd over de ontwikkelingen.

Goed functionerend internationaal personenvervoer

10.

De leden van de VVD-fractie vinden het belangrijk dat reizigers goed internationale reizen kunnen maken met de trein. Hier liggen nog vele uitdagingen op het gebied van standaardisatie, interoperabiliteit, samenwerking, ticketing en techniek. Welke acties wil de nieuwe Staatssecretaris nemen voor het verbeteren van het internationale personenvervoer? Welke hebben daarbij prioriteit?

In het kader van het *International Rail Platform* (IRP) bespreekt het ministerie met andere lidstaten welke verbeteringen mogelijk en nodig zijn. Het IRP is een netwerk, waarin het ministerie belangrijke onderwerpen kan agenderen richting de Commissie. Met ERTMS werken we al aan een belangrijke randvoorwaarde om treinen in Europa makkelijker over grenzen heen te laten rijden. Ticketing wordt voor de reiziger gezien als een absolute prioriteit. Het is een gemiste kans dat vervoerders er niet in slagen met elkaar afspraken te maken over distributiekanaalen en mogelijkheden om integrale tickets te kopen en daarbij rechten van reizigers te garanderen. In dit verband kijkt het ministerie uit naar de

⁸ Producten, systemen of organisaties zijn interoperabel als ze zonder beperkingen samen kunnen werken.

⁹ Kamerstukken II 2023–2024, 29 984, nr. 1164

verwachte voorstellen van de nieuwe Europese Commissie inzake *Multimodale Digital Mobility Services* (MDMS). Het is positief dat we in Nederland met de uitrol van de MaaS-pilot Limburg stappen zetten om de reiziger beter te bedienen.

11.

Daarnaast lezen de leden van de VVD-fractie dat de vierde voortgangsrapportage van het IRP een aanzienlijk positieve ontwikkeling van het aantal nachttreinen en hogesnelheidstreinen over de grens beschrijft. Deze leden vragen wel hoe de prijzen van treinreizen over de grens zich ontwikkelen en wat de plannen van de Staatssecretaris zijn om de trein als vervoersmiddel voor internationale reizen ook in prijs concurrerend te laten zijn met andere vervoersmiddelen.

In het Hoofdlijnenakkoord wordt een voorstel aangekondigd voor grensoverschrijdend vervoer. Daarin zal nader worden ingegaan op de vraag hoe we de trein concurrerend kunnen laten zijn met andere vervoersmiddelen.

Goed functionerend internationaal spoorgoederenvervoer

12.

De leden van de VVD-fractie vinden het bieden van ruimte voor internationaal goederenvervoer van cruciaal belang voor het verdienvermogen van Nederland en bepalend voor een goed vestigingsklimaat. Er moet voldoende capaciteit voor goederenvervoer over spoor beschikbaar zijn en toebedeeld worden door ProRail. Grensoverschrijdende samenwerking tussen lidstaten ter bevordering van internationaal spoorvervoer is hiervoor essentieel. Door onder meer steeds hogere kosten en problemen met de beschikbaarheid van de infrastructuur staat het concurrentievermogen van het spoorgoederenvervoer echter onder druk, met risico's voor de *modal shift*. Welke visie heeft de Staatssecretaris op het spoorgoederenvervoer en het bevorderen van de *modal shift*? Welke rol ziet hij voor zichzelf weggelegd om te voorkomen dat het spoorgoederenvervoer verder onder druk komt te staan?

Spoorgoederenvervoer is belangrijk voor Nederland. Het beleid is erop gericht om de concurrentiekracht van het spoorgoederenvervoer te versterken, zodat verladers eerder voor het spoor kiezen. Zo kunnen we de voordelen van het spoorgoederenvervoer optimaler benutten. Maatregelen die hieraan bijdragen zijn onder meer de eerder beschikbaar gestelde middelen (€ 97 miljoen) voor het faciliteren van treinen met een lengte van 740 meter, de vaststelling van het nieuwe basiskwaliteitsniveau (BKN) spoor¹⁰ met aandacht voor het wegwerken en in de toekomst voorkomen van achterstallig onderhoud in de Rotterdamse haven, en de nieuwe gebruiksvergoedingssystematiek 2026–2029 met dalende tarieven voor het opstellen en rangeren van treinen.

Ook zet het ministerie met alle belanghebbenden het traject voort om te komen tot een Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer. Het beter benutten van de voordelen van het spoor door het versterken van de concurrentiekracht van het spoorgoederenvervoer is hierbinnen een belangrijk thema.

Daarnaast is in de algemene oriëntatie van de Transportraad van afgelopen 14 juni over het voorstel van de Commissie over capaciteitstoe-

¹⁰ Kamerstukken II 2023–2024, 29 984, nr. 1184

wijziging¹¹ een nieuw artikel opgenomen over een betere coördinatie tussen lidstaten ter bevordering van het grensoverschrijdend spoorvervoer, inclusief het spoorgoederenvervoer. Het ministerie wil zich in het kader daarvan inzetten voor effectieve afstemming met de buurlanden.

Capaciteitsverdeling op het spoor

13.

De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat internationale verbindingen op basis van open toegang zo goed en zo snel mogelijk geaccommodeerd moeten worden. Is de Staatssecretaris het met deze leden eens dat het rijden met open toegang niet hoeft te betekenen dat er risico's zijn op de continuïteit, omdat met kaderovereenkomsten (zoals die ook in Oostenrijk en het Verenigd Koninkrijk worden gemaakt) harde afspraken kunnen worden gemaakt over onzekerheden rondom de continuïteit van de treindiensten? En is de Staatssecretaris het met deze leden eens dat daarmee open toegang een prima wijze is om de beste dienstverlening op het spoor te bieden aan reizigers, niet alleen voor internationale verbindingen, maar ook voor binnenlandse spoorverbindingen? Zo nee, kan de Staatssecretaris dan gedetailleerd uitleggen welke beperkingen hij ziet, hoe die in zijn optiek opgelost kunnen worden, en hoe hij hierover overleg voert met open toegangsvervoerders?

Met ingang van de nieuwe HRN-concessie wordt het merendeel van de internationale verbindingen in open toegang gerealiseerd. Risico's voor de continuïteit van dienstverlening voor de reizigers ontstaan door (gewijzigde) commerciële beslissingen van vervoerders en ook door het gebrek aan infrastructuurcapaciteit. Voor het risico van gebrek aan capaciteit kunnen kaderovereenkomsten een bijdrage leveren. Vervoerders kunnen dan binnen zekere voorwaarden een meerjarige garantie krijgen op spoorwegcapaciteit, wat hen meer investeringszekerheid biedt. Binnen het huidige stelsel van capaciteitsverdeling in Nederland krijgen deze kaderovereenkomsten geen voorrang in geval van schaarste. Het ministerie is in gesprek met de sector over een herziening van het Besluit capaciteitsverdeling en betreft daarbij ook het gebruik van kaderovereenkomsten.

Het vorige kabinet heeft het besluit genomen om de internationale verbindingen in merendeel aan open toegang te laten, en de binnenlandse treinverbindingen te garanderen door middel van de nieuwe HRN-concessie. Deze aanpak biedt voldoende zekerheid voor de vereiste continuïteit en garandeert dat treindiensten niet zomaar kunnen worden afgeschaald. Ook bevat de HRN-concessie tal van prestatie- en kwaliteitseisen waar de treindiensten aan moeten voldoen. Reizigers kunnen zo rekenen op betrouwbare en kwalitatief goede dienstverlening op het spoor. Immers, vervoerders die treindiensten in open toegang aanbieden doen dat voor eigen rekening en risico. Als een bepaalde verbinding of frequentie commercieel niet meer interessant is, kan de vervoerder besluiten om de dienstverlening stop te zetten. Dat heeft directe gevolgen voor de reiziger.

Meer treindiensten in open toegang vraagt om nieuwe en gewijzigde sturingsinstrumenten om de publieke belangen te waarborgen en om risico's die (op termijn) kunnen optreden voor de reiziger of het spoorwegsysteem te kunnen mitigeren. Eind 2023 heeft het ministerie een onder-

¹¹ Kamerstukken II 2023–2024, 21 501-33, nr. 1077

zoeksrapport¹² aan de Kamer gestuurd waarin de verschillen in regulering tussen open toegang- en concessievervoer in kaart zijn gebracht, evenals mogelijke aanvullende sturings- en reguleringsinstrumenten voor opentoegeangsvervoer. Over de uitkomsten uit het rapport wordt het gesprek met de sector gevoerd en wordt de balans verkend tussen het borgen van publieke belangen bij (meer) open toegang, het creëren van voldoende ruimte voor open toegangvervoerders om toe te treden en te innoveren, en de proportionaliteit en handhaafbaarheid van eventuele in te zetten beleidsmaatregelen.

«Intelligente Snelheidsassistentie» (ISA)

14.

In aanloop van de vorige Transportraad hebben de leden van de VVD-fractie vragen (Kamerstuk 21 501-33, nr. 1071) gesteld over «Intelligente Snelheidsassistentie» (ISA), die vanwege EU-wetgeving sinds 7 juli 2024 verplicht is in alle nieuwe auto's en waarmee de bestuurder met piepjes gewaarschuwd wordt als hij/zij 3 km/u of meer te hard rijdt. Deze EU-wetgeving is ingevoerd om verkeersveiligheidsredenen. Een van de vragen die deze leden hebben gesteld is of deze maatregel mogelijk contra-productief werkt. In het antwoord staat te lezen dat het netto-effect op verkeersveiligheid naar verwachting positief is. Wat is hierop de visie van de Staatssecretaris en hoe gaat hij de komende tijd verder op dit dossier?

De visie van het ministerie is dat het netto-effect van ISA op verkeersveiligheid naar verwachting positief is. Ook het Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) laat in haar studie¹³ een verwachte reductie zien van 18% op dodelijke ongevallen en 13% op ongevallen met ernstig verkeersgewonden door het gebruik van een waarschuwend ISA systeem.

ISA is als veiligheidssysteem onderdeel van Europese regels¹⁴ voor voertuigen die de verkeersveiligheid verhogen. De Commissie heeft evaluaties op diverse onderdelen aangekondigd, en Nederland zal bijdragen waar nodig. Zo verzamelt de Commissie gegevens over verkeersongevallen om te analyseren of er een vermindering van ongevallen en snelheidsgerelateerde incidenten is sinds de verplichte invoering van ISA. Ook worden de systeemprestaties en het gedrag van bestuurders beoordeeld om te bepalen of ISA effectief bijdraagt aan de verkeersveiligheid. De Commissie gaat ISA uiterlijk op 7 juli 2027 evalueren.

Om het systeem verder goed te laten functioneren zet het ministerie in samenwerking met betrokken partijen stappen op een aantal terreinen, zoals toelatingseisen, verbeteren van de informatievoorziening, monitoren, een landelijke ISA werkgroep, testen van de werkelijke prestaties en leren van andere lidstaten. Een uitgebreide toelichting hierop is vermeld in de beantwoording van Kamervragen die het lid Veltman (VVD) over ISA heeft gesteld.¹⁵

Toegang tot voertuigdata

15.

¹² Bijlage bij Kamerstukken II 2023–2024, 29 984, nr. 1172

¹³ Bijlage Kamerstukken II 2022–2023, 29 398, nr. 1027

¹⁴ General Safety Regulation 2019/2144/EU

¹⁵ Kamerstukken II 2024Z09064

De leden van de VVD-fractie maken zich zorgen over de Europese ontwikkelingen ten aanzien van wetgeving voor de toegang tot voertuigdata. Wat is de opvatting van de Staatssecretaris over sectorspecifieke wetgeving op dit terrein en is hij voornemens acties op dit terrein te nemen? Zo ja, welke?

Tijdens het Schriftelijk Overleg van de Transportraad van juni jl. zijn soortgelijke vragen gesteld over de voortgang en de ontwikkelingen op het dossier voertuigdata.¹⁶ Het ministerie erkent de zorgen over de ontwikkelingen op dit dossier. Het is van belang dat bestuurders grip hebben op de data die door hun voertuigen wordt verzameld. De wettelijke kaders die hierop toezien, zijn de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) en binnenkort ook de Europese Dataverordening.

Vanwege de wisseling van de Commissie is er momenteel geen vooruitgang te melden op dit wetgevingstraject. Het ministerie blijft de mogelijkheden onderzoeken om het onderwerp op een passende wijze onder de aandacht te brengen, zowel nationaal als internationaal. Het ministerie blijft daarnaast met betrokken partijen in overleg om op de hoogte te blijven van ontwikkelingen en de eventuele standpuntbepaling verder voor te bereiden.

NSC-fractie

16.

De leden van de NSC-fractie lezen dat de Minister de binnenvaartvloot optimaal wil benutten om vervoer over water en de *modal shift* in de EU te stimuleren. Deze leden roepen in herinnering dat zijn voorganger in antwoord op vragen van deze leden over een Nederlandse inzet voor een uitzonderingspositie voor binnenvaartschepen van vóór 1976 schreef dat Nederland met andere lidstaten in een trilateraal overleg is om met een gezamenlijk voorstel te komen, die zij kunnen inbrengen tijdens het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart, CESNI, (Kamerstuk 21 501-33, nr. 1074). Deze leden vragen om een stand van zaken van dit overleg en ze vragen of de Minister kan aangeven wanneer hij verwacht dit voorstel in te kunnen brengen bij het CESNI.

Het ministerie heeft in overleg met de sector in kaart gebracht welke technische bepalingen kunnen worden opgenomen in een voorstel voor een algemene regeling voor kleine schepen op internationaal niveau. De vijf Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR)¹⁷-lidstaten hebben inmiddels gezamenlijk een probleemanalyse opgesteld met het doel om het onderwerp «Herziening van de langlopende overgangsbepalingen in ES-TRIN¹⁸ om tot een gemeenschappelijke oplossing te komen voor het in stand houden van het kleine schip met een lengte van minder dan 55 m» tijdens het CESNI-werkprogramma 2025–2027 te behandelen. Deze probleemanalyse zal tijdens de CESNI-vergadering van de werkgroep in september 2024 worden besproken, zodat de betrokken taken kunnen worden opgenomen in het werkprogramma 2025–2027. Dit werkprogramma zal tijdens de vergadering in oktober aan CESNI ter goedkeuring worden voorgelegd. Na goedkeuring door CESNI kunnen in de periode 2025–2027 de beoogde wijzigingen in de ES-TRIN in overleg met andere lidstaten worden uitgewerkt.

¹⁶ Kamerstukken II 2023–2024, 21 501-33, nr. 1074

¹⁷ De vijf lidstaten van de CCR zijn België, Duitsland, Frankrijk, Nederland en Zwitserland

¹⁸ Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen

17.

De leden van de NSC-fractie merken op dat de Minister schrijft dat hij zich inzet voor het verbeteren van de concurrentiepositie van Europese luchtvaartmaatschappijen, omdat deze te maken hebben met strengere milieu- en arbeidswetgeving dan hun concurrenten van buiten de EU. Is de Minister het met deze leden eens dat deze inzet niet mag leiden tot een afzwakking van de Europese en Nederlandse milieu- en arbeidswetgeving? Hiernaast lezen deze leden ook terug dat de Minister zich bij de herziening van de Verordening inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten binnen de EU pleit voor meer prijstransparantie en nader onderzoek naar het verbieden van extreem lage ticketprijzen vanuit milieuoverwegingen. Dit onderschrijven deze leden van harte. Deze leden vragen of de Minister ook zal pleiten voor een naar afstand gedifferentieerde vliegtaks op Europees niveau.

Het ministerie deelt de mening van de leden van de NSC-fractie dat de inzet voor het verbeteren van de concurrentiepositie van Europese luchtvaartmaatschappijen niet mag leiden tot een afzwakking van de Europese en Nederlandse milieu- en arbeidswetgeving.

Vanaf de invoering van de nationale vliegbelasting in 2021 is er een voorkeur uitgesproken voor een Europese vliegbelasting, omwille van een gelijk speelveld voor de luchtvaartsector. Het ministerie heeft de wens voor een Europese vliegbelasting bij de Commissie neergelegd. De Commissie heeft het initiatiefrecht hiertoe, maar heeft nog geen initiatieven genomen om tot een Europese vliegbelasting te komen.

D66-fractie

18.

De leden van de D66-fractie constateren dat er tijdens eerdere commissiedebatten herhaaldelijk is gesproken over het internationale spoorvervoer, met name over prijstransparantie, nieuwe verbindingen en een eenvoudig en uniform boekingssysteem. Wat is het standpunt van de Staatssecretaris ten aanzien van deze onderwerpen? Welke concrete stappen gaat de Staatssecretaris in de EU zetten op het gebied van internationaal spoorvervoer?

Dit zijn belangrijke onderwerpen om ervoor te zorgen dat de trein een aantrekkelijk alternatief kan zijn voor internationale reizen. Met de nieuwe marktordening vanaf december 2024 zullen internationale verbindingen, waar het gaat om lange afstanden, in open toegang tot stand komen. De rol van het ministerie zal vooral zijn om te zorgen dat vervoerders hiertoe gefaciliteerd en ook gestimuleerd worden. In het Hoofdlijnenakkoord wordt aangekondigd dat het kabinet met voorstellen zal komen voor grensoverschrijdend spoorvervoer. Hier zal nadere uitwerking aan worden gegeven.

19.

De leden van de D66-fractie lezen in de geannoteerde agenda dat er gesproken wordt over een gelijk speelveld bij de energietransitie in de luchtvaart. Is de Minister het met deze leden eens dat dit geen excuus mag zijn om geen voortgang te boeken op het gebied van milieu en klimaat in de Nederlandse en Europese luchtvaart, enkel omdat derde landen vergelijkbare maatregelen niet treffen? Deelt hij de opvatting dat omwonenden van luchthavens niet hoeven te wachten op strenger beleid elders in de wereld, en dat de EU en Nederland een voortrekkersrol kunnen

spelen in de bescherming van deze omwonenden? Kan de Minister toelichten wat de inzet van Nederland zal zijn voor de elektrificatie van de luchtvaart? Welke stappen worden hier op EU-niveau al op gezet en hoe is Nederland daarbij aangesloten?

Nederland zal voortgang blijven boeken om de bestaande nationale en internationale doelen te halen. Het kabinet vindt dit belangrijk, omdat de energietransitie zowel voor het klimaat als voor de toekomstige energiezekerheid en -onafhankelijkheid van de Nederlandse luchtvaartsector noodzakelijk is. Bovendien biedt het kansen voor de concurrentiepositie en het verdienvermogen van het Nederlandse bedrijfsleven. Het ministerie zet zich in om deze kansen optimaal te benutten. Een gelijk speelveld is hiervoor van belang. Met internationaal en Europees beleid blijft het gelijke speelveld behouden en worden wegleffecten naar het buitenland (zoveel mogelijk) voorkomen. Nationale maatregelen worden geïmplementeerd indien nodig om de nationale en internationale doelen te bereiken.

Op lokaal niveau werkt het ministerie aan beleid om de leefomgeving rondom luchthavens te verbeteren. In de afgelopen twee jaar heeft het kabinet onderzoek laten doen naar de effecten van luchtvaart op de lokale luchtkwaliteit. Op basis van deze onderzoeken bekijkt het ministerie welke maatregelen genomen kunnen worden om de luchtverontreiniging op en rondom luchthavens te verminderen.

Het ministerie blijft zich ook inzetten voor de elektrificatie van de luchtvaart. Bijvoorbeeld via het Nationaal Groeifondsprogramma «Luchtvaart in Transitie»¹⁹, waarbij onder andere wordt geïnvesteerd in waterstof-elektrisch vliegen. Op Europees niveau zet het ministerie in op onderzoek en technologische ontwikkeling, en wordt er met de Benelux-landen samengewerkt om elektrisch vliegen in de toekomst mogelijk te maken. Daarnaast is de Nederlandse luchtvaartsector betrokken bij initiatieven zoals de *Alliance for Zero Emission Aviation (AZE)*²⁰ en het onderzoeks- en ontwikkelprogramma *Clean Aviation*²¹ onder Horizon Europe.

20.

Daarnaast lezen de leden van de D66-fractie in de geannoteerde agenda over het verbieden van extreem lage ticketprijzen vanwege milieuoverwegingen. Deze leden vragen wat de Minister hier concreet onder verstaat. Wat beschouwt de Minister als extreem lage prijzen, en op welke manier en op welk moment zal Nederland dit voorstel aan de orde stellen?

Extreem lage prijzen zijn niet exact te definiëren. Gedacht kan worden aan ticketprijzen die niet of nauwelijks hoger zijn dan de belastingen en heffingen die een luchtvaartmaatschappij per passagier moet betalen. De Commissie zal het initiatief moeten nemen om een minimumticketprijs in te kunnen voeren. Dit valt onder bestaande EU-regelgeving, namelijk in de Verordening inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten binnen de EU.²² Nederland heeft er in 2022 bij de Europese Commissie voor gepleit dit onderwerp mee te nemen bij de herziening van deze verordening en zal dit blijven doen.

¹⁹ Luchtvaart in Transitie | Overzicht lopende projecten | Nationaal Groeifonds

²⁰ Alliance for Zero Emission Aviation (europa.eu)

²¹ <https://www.clean-aviation.eu/>

²² Verordening(EG) Nr. 1008/2008

BBB-fractie

21.

De leden van de BBB-fractie lezen dat de Minister het belangrijk vindt om te blijven investeren in het TEN-T, en vragen de Minister om een indicatie te geven van de financiële middelen die geïnvesteerd worden, waar die investeringen gedaan worden en of er een investeringsplan is dat met de Kamer gedeeld kan worden.

De nieuwe EU TEN-T verordening is op 18 juli 2024 in werking getreden. Momenteel wordt een implementatieplan voor deze verordening nader uitgewerkt, hierbij zal ook ProRail worden betrokken. Daarbij hoort ook een indicatie van de financiële middelen die geïnvesteerd worden. Aan dit investeringsplan wordt op dit moment gewerkt.

22.

De leden van de BBB-fractie lezen ook dat het bij investeren in infrastructuur in veel gevallen gaat om onderhoud en vernieuwing van bestaande infrastructuur. Nederland staat de komende jaren voor flinke investeringen die gedaan moeten worden in bestaande infrastructuur. Kan de Minister nagaan hoe andere lidstaten hun infrastructuuronderhoud spreiden en omgaan met een groot volume aan onderhoudsprojecten? Deze leden vragen de Minister om te achterhalen of er in andere lidstaten voldoende technisch personeel is voor het onderhoud, en hoe andere lidstaten omgaan met eventuele tekorten aan technisch personeel. Daarnaast vragen deze leden of geschoold technisch personeel uit andere lidstaten ingezet kan worden om onderhoudsklussen in Nederland uit te voeren.

De meeste Europese lidstaten staan voor een groeiend volume aan onderhoudsprojecten. In veel lidstaten is een verschuiving zichtbaar van aanleg van nieuwe infrastructuur naar instandhouding. Daarbij hebben de lidstaten net als Nederland steeds meer te maken met groeiende tekorten op de arbeidsmarkt en de beschikbaarheid van voldoende gekwalificeerd personeel.

Iedere lidstaat maakt in de praktijk zijn eigen afwegingen om zo goed mogelijk met het groeiende volume aan onderhoudsprojecten om te gaan. Daarbij wordt rekening gehouden met aspecten zoals bereikbaarheid, regionale en nationale belangen, marktomstandigheden, beschikbare financiële middelen, veiligheid etc. De nationale weginfrabeheerders (bijvoorbeeld Rijkswaterstaat) uit de 27 Europese lidstaten hebben het belang van de grote instandhoudingsopgave en uitdagingen kenbaar gemaakt in een gemeenschappelijk statement waarin zij zich committeren aan onderlinge kennisuitwisseling en samenwerking op dit gebied.

In de huidige praktijk worden de meeste (onderhouds)projecten van Rijkswaterstaat via Tendered Europees aanbesteed. Dit betekent dat buitenlandse bedrijven en werknemers in Nederland aan de slag kunnen. Tegelijkertijd is er sprake van zowel binnenlandse als Europese concurrentie om technisch personeel, waardoor Nederlandse bedrijven en werknemers ook in het buitenland aan de slag kunnen.

23.

De leden van de BBB-fractie zijn tevreden met de beschreven aanzienlijke positieve ontwikkeling van het aantal nachttreinen en hogesnelheidstreinen over de grens. Kan de Staatssecretaris aangeven welke positieve ontwikkelingen er in Nederland plaatsvinden? Momenteel rijden er in Nederland treinen

langzamer vanwege slechte infrastructuur. Zou de Staatssecretaris daar aandacht voor kunnen vragen en na kunnen gaan of er EU-subsidies beschikbaar zijn om acute infrastructuurproblemen met hogesnelheidstreinen aan te kunnen pakken?

Vanaf 2025 komen er meer en snellere treinen van en naar Brussel. Deze treinen zijn onderdeel van de HRN concessie. Momenteel zijn er vertragingen op de hogesnelheidslijn in Nederland als gevolg van de staat van de infrastructuur. Hierover is de kamer op 22 juli jl. middels de Kamerbrief Voortgang HSL-Zuid²³ geïnformeerd. Uit de *Connecting Europe Facility* (CEF) zijn subsidies mogelijk voor de ontwikkeling van nieuwe spoorweginfrastructuur, maar niet voor het onderhoud van bestaande infrastructuur. Bij nieuwe uitvragen voor CEF zal het ministerie nagaan welke mogelijkheden er zijn, ook voor Europese medefinanciering.

24.

De leden van de BBB-fractie lezen over een vastgesteld vergroeningspakket voor goederenvervoer en vragen de Minister om te achterhalen wat de algemene ervaringen van andere lidstaten zijn, of die het haalbaar en betaalbaar vinden voor het bedrijfsleven en om aandacht te vragen voor de realistische betaalbaarheid van grote investeringen voor mkb-bedrijven om te voldoen aan het vergroeningspakket.

Er is momenteel nog geen sprake van een vastgesteld pakket. Het «Vergroenen van het vrachtverkeer»-pakket richt zich op het vergroten van de efficiëntie en de duurzaamheid van vrachtvervoer en bestaat uit drie voorstellen: de verordening voor het bepalen van broeikasgasemissies van transportdienstverleningen (CountEmissionsEU)²⁴, de Herziening Richtlijn Gewichten en Afmetingen Zware wegvoertuigen²⁵ en de Verordening capaciteit spoorweginfrastructuur.²⁶ Deze drie voorstellen bevinden zich in verschillende fases van onderhandelingen tussen de EU-instellingen. In Nederland zijn voor de drie Commissievoorstellen BNC-fiches²⁷ opgesteld. Bij het opstellen van deze fiches is de impact die het Commissievoorstel op het bedrijfsleven zou kunnen hebben meegenomen. De fiches zijn gedeeld met de Kamer en vormen voor Nederland het uitgangspunt bij de onderhandelingen.

25.

De leden van de BBB-fractie lezen over het emissiehandelsstelsel ETS2, en de uitbreiding daarvan voor de binnenvaart. In hoeverre is de voorgestelde werkwijze realistisch, haalbaar en betaalbaar en hebben Nederlandse bedrijven een gelijk speelveld met bedrijven uit het buitenland? Kan de Minister nagaan hoe andere lidstaten daarover denken, wat hun ervaringen en posities zijn ten aanzien van het ETS2-systeem, en of ook andere lidstaten oog hebben voor een haalbaar en betaalbaar systeem?

Het vorige kabinet heeft er in het voorjaar van 2024 voor gekozen om alle brandstoffen die worden geleverd aan de mobiliteitssector, onder het

²³ Kamerstukken II 2023–2024, 22 026, nr. 524.

²⁴ Verordening (EU) Nr. 2018/842

²⁵ BNC-fiche Herziening Richtlijn Gewichten en Afmetingen Zware wegvoertuigen: Kamerstukken II 2023–2024, 22 112, nr. 3783.

²⁶ COM(2023) 443, Ter wijziging van Richtlijn 2012/34/EU en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 913/2010 over spoorgoederencorridors

²⁷ BNC-fiche Verordening bepalen broeikasgasemissies transportdienstverleningen: Kamerstukken II 2023–2024, 22 112, nr. 3777, BNC-fiche Herziening Richtlijn Gewichten en Afmetingen Zware wegvoertuigen: Kamerstukken II 2023–2024, 22 112, nr. 3783, BNC-fiche Verordening capaciteit spoorweginfrastructuur: Kamerstukken II, 2023–2024, 22 112, nr. 3822.

emissiehandelssysteem ETS2 te brengen. Voor onder andere de binnenvaartsector maakt Nederland hiertoe gebruik van de zogenaamde opt-in. Deze opt-in levert een bijdrage aan de klimaatdoelen en is juist van belang voor de uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid van het ETS2. De implementatie begint in 2025, zodat het systeem vanaf 2027 een prijs kan verbinden aan de uitstoot van CO₂.

Vanwege het internationale karakter van de binnenvaartsector bestaat er een risico op weglekeffecten, omdat binnenvaartschepen in Duitsland of België kunnen gaan bunkeren²⁸ als deze landen niet zouden kiezen voor een opt-in. Om de binnenvaart te ondersteunen bij de verduurzamingsopgave, stelt het kabinet daarom geld beschikbaar uit het Klimaatfonds voor de periode tot en met 2030.

Het kabinet monitort of buurlanden per 2027 of in een latere fase ook kiezen voor een opt-in voor de binnenvaart, of deze grenseffecten verminderen en wat de effecten na 2030 zijn.

SGP-fractie

26.

De leden van de SGP-fractie lezen dat de Minister zich wil inzetten voor optimale benutting van de binnenvaartvloot om vervoer over water en de *modal shift* te stimuleren. Zij delen deze inzet en hebben hier twee vragen over. In de eerste plaats: betreft de Minister hierbij ook de kustvaart? In de tweede plaats willen deze leden wijzen op het verdwijnen van kleine binnenvaartschepen, omdat aangescherpte technische voorschriften voor bestaande schepen niet op te brengen zijn. Juist de kleine binnenvaartschepen kunnen in de haarvaten van het vaarwennet komen en zo bijdragen aan de *modal shift*. De Europese richtlijn voor technische voorschriften (2016/1629) biedt ruimte voor een groepsontheffing. Wil de Minister hierop inzetten?

In de stimuleringsaanpak *modal shift* van weg naar water wordt rekening gehouden met de mogelijkheden van de kustvaart. Zowel bij de subsidie-regeling voor opdrachtgevers die verplaatsing van de goederentransporten vanaf de weg overwegen als bij de aanbestedingsregeling voor concessies voor het opzetten van bargelijndiensten, kan de kustvaart gebruik maken van de beschikbare financiële ondersteuning. Daarnaast is de kustvaart ook een onderdeel van het «*Hands-on* aanpak knelpunten *modal shift* actieprogramma»²⁹, waarbij er verschillende verkennende onderzoeken plaats hebben gevonden naar de potentie en de benutting van kustvaart als modaliteit in het gehele transportsysteem. De resultaten van deze onderzoeken zijn onderdeel van de besprekingen tijdens de ronde tafels kustvaart die gemiddeld vier keer jaar onder leiding van het ministerie georganiseerd worden en waarbij verschillende partijen (havens, vertegenwoordiger reders, terminals, vertegenwoordiger corridor Zuid) vertegenwoordigd zijn. Daarnaast staat deze ronde tafel in het teken van kennisuitwisseling rondom de modaliteit kustvaart en het gezamenlijk optrekken en benutten van de mogelijkheden voor het beter positioneren van kustvaart als modaliteit in het gehele transportsysteem.

Over de situatie van kleine binnenvaartschepen en de technische voorschriften kan worden opgemerkt dat de criteria waaronder de Commissie dispensatie zou kunnen toestaan, volgens het ministerie vergelijkbaar zijn met die van de hardheidsclausule van de CCR, namelijk onevenredig hoge kosten en/of technisch moeilijk uitvoerbaar. Dit geldt

²⁸ «Bunkeren» is het leveren van brandstof aan schepen.

²⁹ Bijlage bij Kamerstukken II, 2022D47753

voor individuele gevallen (per schip). Het ministerie heeft de Commissie hierover om opheldering gevraagd.

Het ministerie zet zich in voor een gemeenschappelijke oplossing op internationaal niveau waarbij in overleg met andere lidstaten wordt gewerkt aan herziening van de langlopende overgangsbepalingen in ES-TRIN.

27.

De leden van de SGP-fractie horen graag wat de stand van zaken is met betrekking tot de ratificatie van de *Rotterdam Rules* als opvolger van de *Hague-Visby Rules (1924)*, een verdrag dat stamt uit een tijdperk dat er nog geen sprake was van containervaart en computersystemen. Zet de Minister zich nationaal en op Europees niveau in voor ratificatie van het genoemde verdrag, dat inspeelt op nieuwe ontwikkelingen op het gebied van technologie en zeevaart?

De Rotterdam Rules zijn op 11 december 2008 aangenomen met als doel om de bestaande verdragen inzake het goederenvervoer over zee te moderniseren en te uniformeren. Nederland heeft de Rotterdam Rules op 23 september 2009 ondertekend. Het Verdrag treedt in werking indien het door 20 landen is geratificeerd. Op dit moment hebben slechts vijf landen dit gedaan. Om de concurrentiepositie van Nederland niet te benadelen, wordt er gewacht met de ratificatie tot grote handelspartners en omliggende landen dit Verdrag ook hebben geratificeerd. Wel zal het ministerie blijven zoeken naar internationaal draagvlak voor ratificatie van de Rotterdam Rules.

28.

De leden van de SGP-fractie horen graag of de Minister zich wil inzetten voor hogere beprijzing van vliegbewegingen, waaronder vliegbewegingen binnen de Europese Unie, ten behoeve van een eerlijkere milieubeprijzing, het stimuleren van vervoer per trein en een gelijk speelveld binnen Europa.

Vanaf de invoering van de nationale vliegbelasting in 2021, heeft Nederland de voorkeur uitgesproken voor een Europese vliegbelasting, omwille van een gelijk speelveld voor de luchtvaartsector. Het ministerie heeft de wens voor een Europese vliegbelasting bij de Commissie neergelegd. De Commissie zal het initiatief moeten nemen om een minimumticketprijs in te kunnen voeren. Dit is zo geregeld in bestaande EU-regelgeving, namelijk in de Verordening inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten binnen de EU. Het ministerie heeft er bij de Commissie voor gepleit dit onderwerp mee te nemen bij de herziening van deze verordening en zal dit blijven doen.