

Vergaderjaar 2021–2022

22 112

Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie

Nr. 3387

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 20 april 2022

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 11 februari 2022 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 vragen en opmerkingen zijn op 22 maart 2022 aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 14 april 2022 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Tjeerd de Groot

De adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

Vragen en opmerkingen vanuit de fracties en reactie van de bewindspersonen

VVD-fractie

VVD-1/ De leden van de VVD-fractie lezen dat er, indien wordt gekozen voor beleidsoptie 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 beleidsoptie 1 of 2.

Voor beleidsoptie 2 en 3 gelden dezelfde vereisten (overal gescheiden rijrichtingen en ongelijkvloerse kruisingen, minimumniveau aan beveiligde parkeerplaatsen en rustplaatsen). Deze worden op het kernnetwerk bij beleidsoptie 3 in 2040 geïmplementeerd en bij beleidsoptie 2 in 2050. Volgens de impact assessment van de Europese Commissie (hierna Commissie) wordt bij beleidsoptie 3 een afname van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers op het kernnetwerk verwacht van 2,2% ten opzichte van de Ausgangssituatie (huidige verordening) en 0,8% bij beleidsoptie 2. In beleidsoptie 1 worden alleen bestaande vereisten geactualiseerd en worden geen nieuwe vereisten geïntroduceerd.

VVD-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.

In de impact assessment gaat de Commissie uit van 206 miljard euro extra investeringslasten in beleidsoptie 2 ten opzichte van de Ausgangssituatie (huidige verordening). In beleidsoptie 1 worden geen nieuwe vereisten geïntroduceerd en zijn er geen extra investeringslasten.

VVD-3/ 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.

Nieuwe standaarden en vereisten worden met name geïntroduceerd op het terrein van stedelijke mobiliteit en verduurzaming voor de scheepvaart. Voor deze laatste categorie wordt verwezen naar het antwoord bij vraag 11.

Verplichtingen voor stedelijke knooppunten staan in artikelen 39–41 van het voorstel. Stedelijke knooppunten dienen aan hun verplichtingen onder de verordening voor alternatieve laad- en tankinfrastructuur (AFIR) te voldoen, waar de lidstaten nu in de Raad over onderhandelen. Per 2025 dienen stedelijke knooppunten een Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) op te stellen en data over stedelijke mobiliteit te verzamelen, over onder meer CO₂-emissies en lucht- en geluidsvervuiling. Ook stelt de Commissie doelstellingen voor die kunnen bijdragen aan duurzaamheid, maar waar geen meetbare criteria aan zijn gekoppeld, zoals het realiseren van duurzame en naadloze aansluitingen tussen verschillende modaliteiten.

Op grond van artikel 172 van het Verdrag betreffende de Werking van de Europese Unie (VWEU) is de Unie bevoegd bij te dragen aan de totstandbrenging en ontwikkeling van de trans-Europese netwerken op het gebied van vervoer (TEN-T). Op het terrein van vervoer is sprake van een gedeelde bevoegdheid tussen de EU en de lidstaten (artikel 4, lid 2, sub g, VWEU). De EU heeft de competentie om bij te dragen aan de totstandbrenging en ontwikkeling van de TEN-T netwerken op het gebied van vervoer en om bij te dragen aan de Europese klimaatdoelstellingen. Met het uitbreiden van het aantal stedelijke knooppunten is er sprake van een uitbreiding van de scope van de verordening, niet van de bevoegdheden. Zoals aangegeven in het BNC-fiche¹ oordeelt het Kabinet positief over het voorstel om het aantal stedelijke knooppunten uit te breiden en staat het ook positief ten aanzien van het Nieuwe EU Kader voor Stedelijke Mobiliteit. Het kabinet herkent de conclusie van de Commissie dat de werking van de huidige TEN-T verordening onvoldoende is, met name omdat de aangescherpte doelen op het gebied van klimaat en duurzaamheid nog onvoldoende zijn verankerd.

Met het huidige voorstel treedt de commissie in het beleid rondom stedelijke mobiliteit. Het kabinet benadrukt daarbij dat gemeentelijke autonomie en beleidsvrijheid voor Nederland een belangrijk beginsel zijn en waakt ervoor dat de verplichting in verhouding staat tot de doelstelling. Tegelijkertijd is het kabinet van mening dat het opstellen van SUMP's meerwaarde kan hebben, als dit bijdraagt aan het behalen van de Europese klimaatdoelstellingen door het realiseren van een duurzaam en efficiënt TEN-T netwerk. Het kabinet vraagt wel aandacht dat de (administratieve) last die het opstellen van dergelijke SUMP's met zich meebrengt in verhouding staan tot het doel dat het dient.

VVD-4/ 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?

Het kabinet benadrukt dat gemeentelijke autonomie en beleidsvrijheid voor Nederland een belangrijk beginsel zijn. Zie hiervoor ook het antwoord op de vorige vraag. Op dit moment lijkt er breed draagvlak te zijn om reeds bestaande mobiliteitsplannen, zoals opgesteld in vervoersregio's of als Regionale Mobiliteitsplannen, om te zetten naar SUMP's. Het kabinet blijft ervoor pleiten in de onderhandelingen in het kader van de Raad dit mogelijk te maken.

Ten aanzien van het spoorvervoer geldt dat het kabinet vraagtekens zet bij het voorstel voor het opleggen van extra technische eisen aan het uitgebreide TEN-T netwerk (bijv. de mogelijkheid om 740m-treinen te kunnen laten rijden en ook een minimale aslast van 22,5 ton). Deze eisen gelden in de huidige TEN-T verordening alleen voor het kernnetwerk voor goederenvervoer. Nut en noodzaak voor uitbreiding van deze eisen naar het gehele netwerk wordt betwijfeld.

VVD-5/ 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.

¹ Kamerstuk 22 112, nr. 3321.

In het voorstel van de Commissie voor de herziene TEN-T verordening staan technische vereisten vermeld waar lidstaten zich aan moeten gaan houden om daarmee zorg te dragen voor een tijdige realisatie van het TEN-T netwerk, dat ook bijdraagt aan het bereiken van de klimaatdoelstellingen. Deze technische vereisten of zoals door de VVD-factie genoemde passende maatregelen, staan beschreven in het BNC-fiche. Dit meerjarenprogramma van de Commissie beoogt in eerste instantie om vanuit een coördinerende rol lidstaten, medeoverheden en semipublieke partijen te bewegen het TEN-T netwerk te realiseren. De coördinerende rol van de Commissie wordt ingevuld door de TEN-T-corridorcoördinatoren die allen een eigen werkplan hebben en het gesprek tussen de lidstaten faciliteren. De Commissie heeft daarbij ook stimuleringsmiddelen vanuit onder meer de Connecting Europe Facility (CEF). De verordening heeft directe werking, en is daarmee juridisch bindend voor de lidstaten, maar kent meteen ook meerdere uitzonderingsbepalingen. Zoals ook gemeld in het BNC-fiche is in de TEN-T-verordening bij herhaling een derogatiebepaling opgenomen. Lidstaten kunnen in goed onderbouwde gevallen, bijvoorbeeld bij een negatieve kosten-baten analyse, vragen om derogatie van de vereisten. In de huidige TEN-T verordening is bovendien een bepaling opgenomen over de afhankelijkheid van het realiseren van het TEN-T netwerk van de beschikbare financiële middelen van lidstaten. Nederland heeft er in het kader van de Raad met succes voor gepleit deze bepaling ook in de nieuwe verordening op te nemen. Nederland moet in 2030 voldoen aan de verplichtingen voor het kernnetwerk en in 2050 voor de tracés op het uitgebreide netwerk. Mocht Nederland op dat moment aan bepaalde verplichtingen niet voldoen en geen gebruik maken van de mogelijkheden tot derogatie, dan zou de CIE ertoe kunnen overgaan om op basis van artikel 258 en 260 van de VWEU een inbreukprocedure te starten.

VVD-6/ 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 Commissie stelt voor de definitie van stedelijke knooppunten uit te breiden naar alle gemeenten met een stadskern van 100.000 of meer inwoners. Een lijst met steden is te vinden in Annex II van het voorstel. In Nederland betekent dat, dat de 24 grootste gemeenten als stedelijke knooppunten tot het TEN-T-netwerk zouden gaan behoren. Dit zijn Almere, Amersfoort, Amsterdam, Apeldoorn, Arnhem, Breda, Den Bosch, Den Haag, Dordrecht, Eindhoven, Emmen, Enschede, Groningen, Haarlem, Leeuwarden, Leiden, Maastricht, Middelburg, Nijmegen, Rotterdam, Tilburg, Utrecht, Zoetermeer en Zwolle. Het Ministerie van IenW en VNG hebben deze gemeenten geïnformeerd over het voorstel en zijn gevraagd om hun inschatting van de haalbaarheid van het verplichten van SUMP's voor hun gemeente. In Annex V van de TEN-T verordening zijn de verplichte onderdelen voor SUMP's opgenomen. Het doel van de SUMP moet zijn het verbeteren van toegang tot de functionele stedelijke omgeving en het stimuleren van hoogwaardige, veilige en duurzame lage-emissie mobiliteit naar, door en binnen de functionele stedelijke omgeving. De SUMP moet een visie voor lange termijn en een implemen-

tatieplan voor korte termijn bevatten, integratie van verschillende transportmodaliteiten en het effectief functioneren van TEN-T vooropstellen, en in hoge mate van samenwerking met betrokkenen worden opgesteld. Tot slot moeten SUMP's doelen en indicatoren bevatten op ten minste de onderwerpen CO₂-emissies, congestie, ongelukken en gewonden, «modal share», toegang tot mobiliteitsdiensten en lucht- en geluidvervuiling. De mededeling EU-Kader voor Stedelijke Mobiliteit² geeft meer richting over hoe de stedelijke mobiliteit in dit kader kan worden vormgegeven. De Commissie presenteert later dit jaar een voorstel met indicatoren en meer richting over de SUMP's.

De Commissie heeft alle lidstaten nadrukkelijk verzocht om een nationale coördinator voor SUMP's aan te stellen, die stedelijke knooppunten kan helpen bij het opstellen van SUMP's. Wanneer er meer duidelijkheid is over de strekking van de eventuele verplichtingen, kan gekeken worden of en welke behoefte er is aan nadere ondersteuning vanuit het Rijk. De Commissie is competent om de doelstelling van de TEN-T verordening te verruimen, zodat deze bijdraagt aan de bredere klimaatdoelstellingen. Het is echter niet de bedoeling dat de Commissie zou ingrijpen in de autonomie en beleidsvrijheid van gemeenten. Het kabinet benadrukt dit zoveel mogelijk in de onderhandelingen.

VVD-7/ 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.

Een van de belangrijkste doelstellingen van het TEN-T beleid betreft het stimuleren van de werking van de interne Europese markt. De investeringen in het TEN-T netwerk dragen direct bij aan de concurrentiekracht van de Europese Unie als geheel en van Nederland in het bijzonder. Het kabinet is positief wat betreft de beleidslijn uiteengezet in de mededeling verlenging van het TEN-T netwerk naar derde landen³. De verlenging van het TEN-T netwerk naar derde landen helpt ons zorg te dragen voor een consistent en effectief interoperabel en multimodaal netwerk tussen lidstaten en nabuurlanden waarbij de Westelijke Balkanlanden als (potentieel) kandidaat-lidstaten en ook door hun centrale geografische ligging in Europa tot een prioriteitsregio worden bestempeld. Het draagt bij aan het stimuleren van handel en economische integratie. Nederland kan zich om bovenstaande redenen ook goed vinden in de samenwerking met de landen in de westelijke Balkan. Voor Nederland zelf zijn de directe belangen in deze landen op het gebied van transport echter beperkt. Vanuit onze regio is meer belang bij de verbindingen met Zwitserland. De Commissie werkt met Zwitserland op een vergelijkbare wijze samen.

VVD-8/ 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 regionale uitvoering van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) brengt een groot aantal werkzaamheden met zich mee voor decentrale overheden. Zes regionale samenwerkingsorganisaties ondersteunen inliggende gemeenten bij de realisatie van voldoende laadinfra, bijvoorbeeld door de organisatie van concessies voor de plaatsing van laadpalen. Het Rijk draagt daar onder andere aan bij met de

² Kamerstuk 22 112, nr. 3320.

³ Kamerstuk 22 112, nr. 3321.

inzet van 15 miljoen euro in de periode 2020–2023, de regio's zetten daar een gelijke bijdrage tegenover. De Raad voor het Openbaar Bestuur constateert dat de regionale uitvoering van de afspraken in het Klimaatakkoord (Kamerstuk 32 813, nr. 193) mogelijk kan leiden tot extra uitvoeringslasten voor provincies en gemeenten. Voor de uitvoeringskosten van medeoverheden die voortvloeien uit het klimaatakkoord en aanvullend klimaatbeleid is daarom 800 miljoen euro per jaar gereserveerd tot en met 2030, met een ingroeipad in 2023 en 2024. Een deel van dit bedrag zal ten goede komen aan de uitrol van laadinfrastructuur.

Over de realisatie van laadinfrastructuur op verzorgingsplaatsen is uw Kamer geïnformeerd bij brief van 16 december 2021⁴. Aan uw Kamer is recentelijk tijdens het commissiedebat Duurzaam Vervoer toegezegd om na te streven om in de eerste helft van 2022 een conceptvisie voor de herziening van het verzorgingsplaatsenbeleid toe te sturen en om u in juni te informeren welke stappen worden gezet om laadpunten uit te breiden per regio.

VVD-9/ De leden van de VVD-fractie lezen dat vanuit de goedere-nagenda wordt ingezet op een modal shift in verduurzaming van transport. Zij willen weten welke verplichte onderdelen voor Nederland, gemeenten en de Nederlandse transportsector met betrekking deze modal shift in verduurzaming van transport er eventueel aan komen. Deze leden willen per verplicht onderdeel weten in hoeverre de EU hiervoor de competentie heeft.

Binnen de modal shift-strategie van de EU wordt geambieerd een toename van het vervoer over de binnenwateren en kustvaart te bereiken. Dit vereist op zijn beurt maatregelen voor een beter beheer en toename van capaciteit van binnenvaart. Het voorstel voor herziening van de TEN-T verordening, omvat een deel van deze maatregelen. In dit voorstel stelt de Commissie duidelijke doelen en vereisten voor ontwikkeling van een betrouwbaar internationaal binnenvaart- en spoornetwerk met voldoende multimodale overslagterminals. Zo zijn de lidstaten verplicht hun kernnetwerk vóór 2030, en uitgebreid netwerk vóór 2050 op orde te hebben. Hiermee bevordert het de modal shift en stimuleert het gebruik van meer duurzame transportmodaliteiten. T.a.v. competenties van de Commissie geldt dat vervoer een *gedeelde* bevoegdheid van de lidstaten en de Unie is (artikel 4, lid 2, g VWEU):

- Lidstaten zijn bevoegd nationale maatregelen vast te stellen zolang de EU haar bevoegdheid op dat gebied niet heeft uitgeoefend. Lidstaten moeten zich wel o.a. houden aan beginsel van loyale samenwerking;
- Gedeelde bevoegdheid kan EU *exclusief* worden (artikel 3 lid 2 VWEU), bijvoorbeeld als er over hetzelfde onderwerp EU-regelgeving wordt aangenomen. De lidstaten hebben dan geen bevoegdheid meer om maatregelen te nemen of afspraken te maken die op hetzelfde onderwerp betrekking hebben;
- Om dit te beoordelen moet onderzoek gedaan worden naar welke EU-regelgeving in dit geval van toepassing is en welke ruimte deze (nog) biedt voor een gedeelde bevoegdheid.
- Het Hof van Justitie neemt snel een exclusieve EU-bevoegdheid aan. Zelfs als de EU de intentie heeft uitgesproken om een onderwerp te gaan regelen, dienen lidstaten zich van handelingen te onthouden die dat zouden kunnen schaden/wijzigen.

VVD-10/ 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

⁴ Kamerstuk 31 305, nr. 337.

(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 2021/22, 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.

In de antwoorden op schriftelijke vragen van Kamerlid Koerhuis⁵ is eerder een toelichting gegeven op de uitvoering van deze motie. Aangegeven is dat uit de samen met de regio uitgevoerde impactanalyse blijkt dat rond Schiphol maximaal 60.000 – 80.000 geplande woningen in Noord- en Zuid-Holland te maken kunnen krijgen met regels voor de beoordeling van het gecumuleerde geluid van meerdere bronnen, waaronder luchtvaart. Voor de helft van deze woningen geldt dat overigens ook nu al. Uit de impactanalyse blijkt echter niet dat de bouw van deze woningen op het spel staat. Wel moet er, als onderdeel van de bredere belangenafweging, een motivering worden gemaakt die transparant is over de geluidhinder die de toekomstige bewoners zullen ervaren. De gemeenten moeten die motivering maken en daarbij ervaren zij belemmeringen. Verder is uiteengezet dat de geluidregels onder de Omgevingswet een implementatie vormen van door de Kamer geaccordeerd beleid. Daarmee zijn zij beleidsneutraal. Dit heeft de Minister van IenW in het commissiedebat Luchtvaart op 24 februari jl. (Kamerstuk 31 936, nr. 930) nogmaals bevestigd, waarbij hij ook aangaf dat beleidsneutraliteit niet ontslaat van de verplichting om bij dat beleid actuele wetenschappelijke inzichten te betrekken. Daarvan is sprake bij de actualisatie van een rekenregel voor luchtvaartgeluid als onderdeel van de regels voor cumulatie van het geluid van meerdere geluidbronnen. Het gaat daarbij om wetenschappelijke inzichten (de dosis-effectrelatie) die in het luchtvaartbeleid al vele jaren worden toegepast. In het commissiedebat Luchtvaart heeft de Minister ook aangegeven dat het Rijk hierover nog in gesprek is met de regio en heeft hij toegezegd dat de Kamer schriftelijk geïnformeerd zal worden over de resultaten van een binnenkort te plannen bestuurlijk overleg.

VVD-11/ 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.

Ten aanzien van verduurzaming en milieuprestaties stelt de Commissie enkele verplichtingen voor. Alle binnenhavens op de TEN-T corridors dienen uitgerust te zijn met installaties voor het verbeteren van de milieuprestaties van schepen, waaronder afvalinname- en ontgassingsinstallaties, maar ook faciliteiten ter preventie van geluidshinder, lucht- en watervervuiling. Voor binnenhavens op het kernnetwerk wordt de deadline van 2040 gehanteerd, voor binnenhavens op het uitgebreide netwerk is dit 2050. Ook wordt verwezen naar de AFIR (verordening over infrastructuur alternatieve brandstoffen⁶) uit het Fit-for-55 pakket dat momenteel nog in onderhandeling is. Op grond van dit laatste zouden TEN-T binnenhavens uitgerust moeten worden met walstroomvoorzieningen. Voor de toelichting over competenties van de EU zie antwoord 9.

⁵ Aanhangsel Handelingen II 2021/22, nrs. 1089 (antwoord 2) en 1446 (antwoorden 5, 7 en 13).

⁶ Kamerstuk 22 112, nr. 3190.

VVD-12/ 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.

Het kabinet zet in op een modal shift van vervoer van gevaarlijke grondstoffen over de bovengrondse netwerken naar ondergrondse buisleidingen. De bovengrondse netwerken worden daarmee ontlast, worden veiliger en duurzamer door verminderde uitstoot van stikstof, CO₂, geluid en trillingen. Hierdoor kan worden gesteld dat de opname van buisleidingen in de logistieke keten een bijdrage levert aan meerdere TEN-T doelstellingen. Buisleidingen zijn echter (nog) niet opgenomen in het TEN-T programma, omdat de aanleg gezien wordt als een private aangelegenheid. Dit ondanks de rol die de overheid heeft voor ruimtelijke inpassing van buisleidingen en een mogelijke rol om die aanleg aan te jagen door cofinanciering met publieke middelen. Het kabinet zal zich blijven inzetten om buizen in de toekomst wel onderdeel te laten uitmaken van het TEN-T programma. In de toekomst wordt verwacht dat buisleidingen een belangrijke rol (blijven) spelen in transport. Bij een toename van gebruik van waterstof als brandstof voor scheepvaart en trucks zelfs nog een veel grotere rol. Naast TEN-T zijn er echter ook andere mogelijkheden om buisleidingen Europees te agenderen voor internationale afstemming en mogelijke Europese cofinanciering. Buisleidingen zijn al een onderdeel van het Europese grensoverschrijdende energie-infrastructuur netwerk (TEN-E). Daarnaast werken Duitsland, Vlaanderen en Nederland op dit gebied in trilateraal verband samen. Een actueel voorbeeld hierin is het Delta Corridor project, de beoogde energie- en grondstoffen buisleidingbundel van Rotterdam naar het Ruhrgebied. Hiertoe heeft Minister-President Mark Rutte tijdens zijn bezoek aan zijn collega Scholtz van Duitsland op 13 januari 2022 het belang van Delta Corridor genoemd. Het project Delta Corridor gaat over verduurzamen en de internationale concurrentiepositie van de industrie in zowel Nederland als Duitsland. Voor Nederland is het als project van nationaal belang bestempeld. Het buizenproject Delta Corridor is een internationaal project, het Ministerie van IenW wil dat dus graag internationaal benaderen en borgen, zowel vanuit het bedrijfsleven, ambtelijk als politiek. Het Delta Corridor project is een mooie kans om met de Duitse deelstaat Noordrijn-Westfalen en op federaal niveau met Duitsland samen te werken. Tot slot is het door de oorlog in Oekraïne duidelijk geworden dat Nederland en Duitsland zo snel mogelijk van de afhankelijkheid van olie en gas uit Rusland af willen. Daarom is nu een schaa sprong van aanvoer van (groene) energie- en grondstoffen via de Delta Corridor zeer wenselijk.

VVD-13/ 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 aangescherpte doelen op het terrein van klimaat en duurzaamheid hebben met name betrekking op de stedelijke mobiliteit en de verduurzaming van de scheepvaart. Voor de laatste categorie wordt u verwezen naar het antwoord bij vraag 11.

Met betrekking tot de stedelijke mobiliteit zijn in Annex V van de TEN-T-verordening de verplichte onderdelen voor SUMP's opgenomen (en daarmee een uitbreiding van de scope van de TEN-T verordening op dit

vlak). Het doel van de SUMP moet zijn het verbeteren van toegang tot de functionele stedelijke omgeving en het voorzien in hoogwaardige, veilige en duurzame lage-emissie mobiliteit naar, door en binnen de functionele stedelijke omgeving. De SUMP moet een visie voor lange termijn en een implementatieplan voor korte termijn bevatten, integratie van verschillende transportmodaliteiten en het effectief functioneren van TEN-T vooropstellen, en in hoge mate van samenwerking met betrokkenen worden opgesteld. Tot slot moeten SUMP's doelen en indicatoren bevatten op ten minste de onderwerpen CO₂-emissies, congestie, ongelukken en gewonden, modal share, toegang tot mobiliteitsdiensten en lucht- en geluidvervuiling. De mededeling EU-Kader voor Stedelijke Mobiliteit geeft meer richting over hoe de stedelijke mobiliteit in dit kader kan worden vormgegeven. De Commissie presenteert later dit jaar een voorstel met indicatoren en meer richting over de SUMP's. Zie voor het overige ook de beantwoording onder de vragen 3, 4 en 6.

VVD-14/ 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.

Voor een volledige beoordeling van het voorstel van de Commissie worden uitvoeringstoetsen noodzakelijk geacht. Uw Kamer zal over de uitvoeringstoetsen en zo nodig over een aangescherpte appreciatie in juni worden geïnformeerd. Het voorstel is complex en ook de onderhandelingen in de EU vergen tijd. Om die reden is de verwachting dat een onderhandelingsresultaat in de Transportraad niet voor het najaar van 2022 zal worden bereikt.

VVD-15/ 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.

In het kader van de herziening van de TEN-T verordening heeft de Europese Commissie voorstellen gedaan om de invoering van ERTMS te versnellen. De uitrol van het ERTMS op het TEN-T netwerk dient nu uiterlijk in 2040 te zijn voltooid t.o.v. 2050 in de huidige TEN-T verordening. Zoals in eerdere voortgangsrapportages⁷ aan u gemeld, zal ruim voor 2030 gestart worden met het vormgeven van de landelijke uitrol van ERTMS na 2030 (na het huidige programma). Vooruitlopend op de zestiende voortgangsrapportage (die op korte termijn naar uw Kamer gestuurd wordt), wordt u alvast geïnformeerd dat de Programmadirectie ERTMS opdracht heeft gekregen van de Staatssecretaris van IenW een studie te starten om te adviseren over de landelijke uitrolvolgorde van ERTMS na 2030. Het voorstel in de TEN-T verordening om de uitrol van ERTMS van 2050 naar 2040 te versnellen wordt hierbij betrokken. De studie van de Programmadirectie ERTMS dient eind 2022 afgerond te worden, waarna uw Kamer zal worden geïnformeerd over de uitkomsten.

Om tot een volledige beoordeling van het voorstel voor de herziening van de TEN-T verordening en de doelmatigheid van de voorgestelde maatregelen te komen, heeft ProRail daarnaast opdracht gekregen om een uitvoeringstoets uit te voeren. De uitvoeringstoets zal ook een advies bevatten over de wijze waarop de herziening van de TEN-T verordening geïmplementeerd zou kunnen worden. De uitvoeringstoets wordt in juni opgeleverd. Bij het verschijnen van de uitvoeringstoets zal de genoemde

⁷ Kamerstuk 33 652, nr. 82.

ERTMS-studie nog niet af zijn. De uitvoeringstoets moet echter wel voldoende onderbouwing opleveren voor de Nederlandse inzet voor de TEN-T besluitvorming. Eén van de verwachte knelpunten die een versnelde uitrol van het ERTMS in gevaar kunnen brengen, zal de financiering ervan zijn. De verwachting is dat voor de versnelling van de uitrol nog meer budget nodig zal zijn.

VVD-16/ 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.

Zie antwoord op vraag 14

VVD-17/ 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.

Consequenties van dit herzieningsvoorstel TEN-T, inclusief die van de afzwakking van de minimale vereisten voor vaarwegen die met de voorgestelde methodiek van de Commissie kan ontstaan, worden momenteel in kaart gebracht middels de uitvoeringstoets. Afhankelijk van de resultaten wordt gepaste actie ondernomen richting de Commissie, mogelijk ook in CCR-verband. Gezien ons hoge ambitieniveau heeft Nederland in de tussentijd al een amendement voorgesteld tijdens de onderhandelingen in het kader van de Raad om de CEMT-klasse IV op te nemen in de verordening als een minimumvereiste. Dit correspondeert met minimale vereisten uit de vorige TEN-T verordening.

VVD-18/ 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.

Het kunnen rijden met vrachtwagens c.q. trailers op de trein vereist het zogenaamde P400 profiel. In het voorliggende voorstel van de TEN-T revisie wordt voorgesteld om dit als een vereiste aan het TEN-T netwerk toe te voegen. Voor Nederland is in de studie (2019) naar de consequenties van TEN-T vereisten⁸ de aanpassingen om P400 voor zowel het uitgebreid als het kernnetwerk mogelijk te maken meegenomen (hoewel op dat moment geen TEN-T vereiste). Uit deze studie blijkt dat het Nederlandse netwerk grotendeels geschikt is voor dit P400 verkeer. Alleen de TEN-T goederentrajecten Kijfhoek-Oldenzaal/grens (via Weesp), Roosendaal/grens-Oldenzaal/grens en Amsterdam/Beverwijk-Venlo, Zevenaar, Oldenzaal blijken volgens de studie niet geschikt voor P400 verkeer. De implicaties van deze nieuwe vereiste in het voorstel voor de TEN-T herziening zullen in genoemde uitvoeringstoets van ProRail worden meegenomen. Bekend is echter ook dat dit profiel in omliggende landen met meer oudere tunnels tot aanzienlijk meer aanpassingen leidt. Het laden en lossen van de vrachtwagens c.q. trailers maakt geen onderdeel uit van het voorstel voor de TEN-T herziening.

VVD-19/ 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

⁸ Kamerstuk 29 984, nr. 870.

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.

Het voorstel voor herziening van de TEN-T verordening stelt nieuwe eisen aan de verbindingen van luchthavens op het kernnetwerk per 31 december 2030 (Schiphol en Rotterdam/Den Haag) en luchthavens met jaarlijks meer dan 4 miljoen passagiers op het uitgebreide netwerk per 31 december 2050 (Eindhoven). De nieuwe eisen hebben onder meer betrekking op een goede aansluiting van deze luchthavens op het spoornet voor lange afstand spoorvervoer. Schiphol is direct verbonden met het Nederlandse spoornet, inclusief het HSL-net. Dit geldt niet voor de luchthavens in Rotterdam-Den Haag en Eindhoven maar deze luchthavens zijn met adequate OV-aansluitingen verbonden met het Nederlandse spoornet. Nederland zal nog bevestiging bij de Europese Commissie vragen of met deze OV-aansluitingen aan de voorgestelde vereisten is voldaan.

Los van de voorgestelde TEN-T vereisten wordt binnen de Actieagenda Trein en Luchtvaart⁹ met Schiphol, KLM, NS, ProRail en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gewerkt aan het verder verbeteren van de internationale trein als aantrekkelijk alternatief voor de luchtvaart, op de zes prioritaire bestemmingen Brussel, Parijs, Londen, Düsseldorf, Frankfurt en Berlijn.

VVD-20/ 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 toebedeling van middelen uit de CEF vindt plaats in tenders (calls) waarin projecten die het meest bijdragen aan de TEN-T doelstellingen in aanmerking komen voor subsidie. Bij het toebedelen van middelen uit de CEF zorgt de Commissie voor een evenwichtige ontwikkeling van het TEN-T netwerk in de EU. Het beschikbare budget is niet vooraf toebedeeld aan de lidstaten. Om een goede kans te maken op EU-financiering moeten aanvragen zo goed mogelijk aansluiten bij de TEN-T doelstellingen en de prioriteiten in het meerjarig werkprogramma van de CEF. De Rijksdienst voor Ondernemend Nederland kan aanvragers bij het opstellen van aanvragen ondersteunen. Een risico kan zijn dat het budget voor de prioriteiten waar Nederland zich op richt overschreden wordt als hiervoor veel aanvragen worden ingediend. Alleen de projecten die het beste aansluiten bij de TEN-T doelstellingen en prioriteiten in het werkprogramma kunnen dan EU-financiering krijgen. Nederland geeft prioriteit aan projecten op het gebied van slimme en duurzame mobiliteit. Dit sluit goed aan bij de TEN-T doelstellingen en de prioriteiten in het genoemde werkprogramma.

VVD-21/ 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

⁹ Kamerstukken 29 984 en 31 936, nr. 916.

zit met de haalbaarheid om op tijd tot een Nederlands standpunt te komen en op welke manier dit kan worden bespoedigd.

Zie antwoord op vraag 14

D66-fractie

D66-22/ 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 specifiekere 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.

Zie antwoord op vraag 14.

D66-23/ 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?

De afgelopen twee jaar zijn er proeven gehouden met een vijftal mobiele ontgassingsinstallaties. De installaties hebben deze proeven succesvol doorstaan en dienen nog verder te worden ontwikkeld. Binnen de taskforce Varend Ontgassen is de doorontwikkeling en aanleg van een ontgassingsinfrastructuur een belangrijk onderwerp. De verschillende overheden leggen zich toe op het vergunningenkader. Het bedrijfsleven staat aan de lat voor de daadwerkelijke aanleg van de ontgassingsinfrastructuur, omdat zij het beste kan bepalen wat precies de behoefte moet zijn aan (mobiele) ontgassingsinstallaties en op welke plekken deze moeten komen te staan. Ontgassing kunnen namelijk ook worden vermeden door het meer uitvoeren van verenigbare of eenheidstransporten. Het is goed dat de TEN-T verordening aandacht besteedt aan ontgassingsinstallaties in havens. In de TEN-T verordening wordt aangegeven dat uiterlijk in 2040 en 2050 (resp. kern en uitgebreid netwerk) in aangewezen havens een ontgassingsinstallatie operationeel moet zijn. Nederland gaat ervan uit dat het CDNI¹⁰-verbod op varend ontgassen dan al lange tijd in werking is getreden. Het naderende CDNI-verbod is dus de voornaamste aanjager voor de aanleg van een ontgassingsinfrastructuur.

D66-24/ Ook lezen deze leden over de noodzaak van «multimodale terminals en installaties». Zij vragen de Minister en Staatssecretaris welke kansen zij zien voor Nederlandse ontvangstinstallaties van goederen om het multimodale karakter te verstevigen.

In het voorstel voor de herziene TEN-T verordening is opgenomen dat de Commissie lidstaten verplicht om binnen twee jaar na vaststelling van de verordening aan de hand van onderzoek aan te tonen in hoeverre er nut en noodzaak is voor nieuwe multimodale terminals in Nederland. Met dit onderzoek naar de kansen van multimodale terminals voldoet Nederland al aan deze onderzoekseis. U wordt hierbij verwezen naar het onderzoek «Benutting Multimodale Achterlandknooppunten» dat het Kennis Instituut voor Mobiliteit (KIM) heeft uitgevoerd en op 5 maart 2020 aan de Kamer is verzonden. Conclusies uit dit rapport:

¹⁰ Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des Déchets survenant en Navigation rhénane et Intérieure.

- Op dit moment is er, over geheel Nederland gerekend, voldoende overslagcapaciteit bij de containerterminals in het achterland om aan de vraag naar overslag te voldoen.
- In 2030 is er bij ongewijzigd beleid in bijna alle regio's nog steeds voldoende overslagcapaciteit van spoor en binnenvaart samen om de te verwachten groei van de overslag aan te kunnen. De uitzonderingen zijn de regio's Oost-Zuid-Holland, Overig Groningen en bij een hoge economische groei de regio's Zuidoost-Zuid-Holland, Zuid-Limburg en Flevoland. Maar het gaat hierbij om bescheiden tekorten.
- In Rijnmond geldt voor de binnenvaart dat in 2030 bij hoge economische groei er een tekort zal zijn.
- Als alle potenties voor een modal shift worden benut, dan ontstaat in de meeste regio's een tekort. In de praktijk laten terminaloperators het niet tot een tekort aan overslagcapaciteit komen. Zij zullen, indien mogelijk, hun overslagfaciliteiten beter gaan benutten of uitbreiden.

D66-25/ 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?

Het kabinet oordeelt positief over de voorstellen van de Commissie om de samenhang tussen de Europese planvorming (TEN-T) en de nationale planvorming te versterken. Op dit moment is niet altijd expliciet welke nationale projecten bijdragen aan het TEN-T netwerk. Hetzelfde geldt voor projecten in Nederland waar de CEF aan bijdraagt. Het voornemen is dit vanaf het MIRT Overzicht 2023, dat verschijnt op Prinsjesdag 2022, duidelijk te maken. De Europese dimensie wordt daarmee nadrukkelijker voor het voetlicht gebracht. Ook in de bestuurlijke overleggen MIRT zal meer aandacht worden besteed aan de bijdragen aan TEN-T en de mogelijkheden voor bekostiging vanuit CEF. Dit zal onder andere tot uiting komen in de jaarlijkse afspraken die in het BO MIRT worden gemaakt. Over deze afspraken wordt de Kamer voorafgaand aan het Nota Overleg MIRT in het najaar geïnformeerd. In het voorstel staat ook opgenomen dat de nationale planvorming ten minste 12 maanden voor vaststelling ter advies voor dient te worden gelegd aan de CIE. Een eerste bespreking in de Raads werkgroep maakt echter duidelijk dat daar onvoldoende draagvlak voor is. Ook het kabinet is daar geen voorstander van, omdat niet duidelijk is wat de consequenties zijn voor de voortgang van de nationale planvorming.

D66-26/ 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.

Met de leden van uw Kamer deelt het Kabinet het uitgangspunt dat voldoende autonomie en betrokkenheid voor lokale en regionale overheden van belang zijn. Het kabinet zet hier daarom op in tijdens de onderhandelingen, zoals ook benoemd in het antwoord op de vragen van de leden van de VVD-fractie.

D66-27/ 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 network. Klopt het dat deze corridor eveneens niet is opgenomen in het comprehensive network, zo vragen deze leden? En zo ja, is de Staatssecretaris bereid zich hiervoor in te spannen in Europees verband?

Gezien de wens om de Lelylijn mede uit Europese fondsen te financieren, moet goed onderzocht worden of de Lelylijn bij de herziening van de TEN-T verordening door Nederland wordt opgevoerd om onderdeel van het TEN-T netwerk te laten zijn. Daarbij zal ook gekeken worden naar de kansen voor de internationale verbinding Amsterdam/Groningen-Scandinavië (cf. gewijzigde motie van het lid Remco Dijkstra c.s.)¹¹. De reeds genoemde uitvoeringstoets door ProRail zal bij dit onderzoek betrokken worden. Een gepland maar nog niet gerealiseerd traject kan in principe ook opgenomen worden in het TEN-T netwerk. Zoals bekend kunnen projecten op het TEN-T netwerk in aanmerking komen voor medefinanciering via de Connecting Europe Facility (CEF). CEF is het meest kansrijke Europese instrument voor medefinanciering aan infrastructuurprojecten. De Wunderline is reeds onderdeel van het TEN-T uitgebreid netwerk. Over de Nedersaksenlijn is geen besluit tot aanleg genomen en kan daarom niet worden opgenomen in het TEN-T netwerk. Ten aanzien van de corridor Zwolle- Enschede – Munster geldt dat deze corridor niet is opgenomen in het voorstel voor de herziening van de TEN-T verordening. Wel is in het voorstel het traject Zwolle-Wierden opgenomen. Het kabinet heeft nog geen definitief standpunt bepaald over opname van de corridor Zwolle-Enschede-Munster- in het TEN-T netwerk. Bij de afweging van het kabinet later dit jaar zal worden meegewogen dat op deze corridor omvangrijke investeringen nodig zijn en altijd cofinanciering is vereist. Ook is de opstelling van Duitsland van belang. In het geplande kennismakingsgesprek tussen de Staatssecretaris en haar Duitse ambtgenoot dit voorjaar zal dit aan de orde komen.

CDA-fractie

CDA-28/ 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

¹¹ Kamerstuk 35 300 A, nr. 120.

aanzien van dit spanningsveld. Hoe zorgt het kabinet ervoor dat dit Europese programma de autonomie en beleidsvrijheid van gemeenten niet doorkruist?

Het kabinet deelt deze zorgen. Hoewel ze de verruimde doelstellingen van het TEN-T in principe ondersteunt, moeten deze niet ten koste gaan van de beleidsvrijheid en autonomie van gemeenten. In de onderhandelingen in de EU pleit het kabinet er daarom voor om het plannen en vormgeven van stedelijke mobiliteit aan de stedelijke knooppunten zelf te laten. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is in overleg met gemeenten om zoveel mogelijk inzichtelijk te krijgen wat de voorstellen in de praktijk voor de gemeenten zouden betekenen.

CDA-29/ 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 voorgenumen Lelylijn als onderdeel van het Europese extended core network? Wat is de stand van zaken van de uitvoering van de gewijzigde motie van het lid 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?

Zie antwoord op vraag 27

CDA-30/ 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.

Zie antwoord op vraag 14

PvdA-fractie

PvdA-31/ 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?

Eén van de doelstellingen van het TEN-T beleid is de samenhang binnen de Unie te vergroten door alle regio's van de Unie bereikbaar te maken en onderling te verbinden. Het kabinet is positief over de doelstelling om de van oorsprong 27 nationale netwerken aaneen te sluiten tot één veilig, duurzaam en slim Europees netwerk. Dit is voor Nederland van groot belang, aangezien een geïntegreerd trans-Europees transportnetwerk de kwaliteit van de achterlandverbindingen van de Nederlandse mainports ten goede komt. Naast deze doelen moeten in 2030 en 2050 vergaande klimaatdoelen zijn gerealiseerd. Om de transitie naar emissievrije mobiliteit te behalen, heeft het kabinet deze doelstellingen en ambities als een van de belangrijkste doelstellingen voor de komende jaren gesteld. Aan de optelsom van vereisten uit de TEN-T verordening en het toevoegen van grensoverschrijdende tracés voor spoor, weg of scheepvaart hangt echter ook een prijskaartje. Daarom past ook terughoudendheid om in algemene zin te spreken over het belang van het toevoegen van transportverbindingen aan het TEN-T netwerk.

PvdA-32/ 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.

Zie antwoord op vraag 27

PvdA-33/ 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.

De voorgestelde herziening van de verordening breidt de eis van maximale aslast (22,5 ton) uit tot het gehele TEN-T netwerk en stelt een nieuwe eis aan de infrastructuur voor passagierslijnen op het (uitgebreide) kernnetwerk die een gangbare lijnsnelheid van ten minste 160 km/u mogelijk maakt. De voorgestelde eisen zijn hoger dan nu gehanteerd voor een groot deel van het Nederlandse spoor.

De Staatssecretaris van IenW heeft ProRail gevraagd naar een uitvoeringstoets op deze herziening. ProRail brengt daarbij in beeld wat deze eisen concreet zouden betekenen voor de huidige Nederlandse spoorinfrastructuur. ProRail inventariseert op hoofdlijnen welke aanpassingen aan de spoorinfrastructuur mogelijk nodig zijn, hoe dat realiseerbaar is en tegen welke investeringen, en welke inzichten er bestaan over de baten voor onder andere internationaal spoorvervoer. De uitkomsten van die uitvoeringstoets volgen nog. Op dit moment zijn nog geen specifieke middelen voor eventuele aanpassingen gereserveerd.

Baanstabieleit is overigens voor het hele Nederlandse spoornetwerk een punt van aandacht. De Staatssecretaris van IenW heeft u recent geïnformeerd dat ProRail dit momenteel uitgebreid onderzoekt¹². Daarbij is aangegeven dat de eerste resultaten hiervan eind 2022 beschikbaar zijn.

GroenLinks-fractie

GL-34/ 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?

Het kabinet ondersteunt de doelstelling van modal shift naar meer duurzame transportmodaliteiten waaronder spoor en binnenvaart. Om dat te bereiken is verbetering van spoorwegnetwerk van belang. Tegelijkertijd moet gerealiseerd worden dat de implementatie van het TEN-T beleid grote investeringen met zich meebrengt en daarom moet een herzien TEN-T beleid ook financieel realistisch zijn.

GL-35/ 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 CO₂-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

¹² Aangangsel Handelingen II 2021/22, nr. 1479.

dat het gestelde beleidsdoel zich niet limiteert tot aan de buitengrenzen van de Unie. Is de Staatssecretaris van mening dat het beleidsdoel van CO₂-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?

Inzake de samenwerking met de nabuurregio's is uw Kamer door middel van het BNC-fiche tevens geïnformeerd over de mededeling verlenging van TEN-T netwerk naar naburige derde landen. In de TEN-T verordening zijn indicatieve kaarten opgenomen van nabuurlanden: de landen van de Europese Economische Ruimte (EEA) en de Europese Vrije Handelszone (EFTA), landen in de westelijke Balkan, landen van het Oostelijk Partnerschap en Turkije. Het indicatieve netwerk van verbindingen geeft de EU de mogelijkheid om gericht samen te werken met deze naburige landen en hen financiële steun te bieden. De (potentieel) kandidaat-lidstaten in de Westelijke Balkan zijn aangemerkt als prioriteitsregio, hiervoor heeft de Commissie specifieke samenwerkingsprogramma's.

Samenwerking met de EU-partnerschapslanden is van belang voor zowel bereikbaarheid als duurzaamheid. Ten aanzien van spoor is met name de samenwerking met het VK van belang. Door directe internationale treindiensten naar met name Londen zijn er belangrijke kansen voor verbetering van duurzaamheid van vervoer en bereikbaarheid. Noorwegen en Zwitserland zijn actieve partners in het platform International Rail Passenger transport en zij ondersteunen bovendien de ministersverklaring van 2020¹³. Zwitserland is tevens ondertekenaar van de intentieverklaring Trans Europe Express van mei 2021¹⁴, die tot stand kwam op Duits initiatief.

GL-36/ De leden van de GroenLinks-fractie zijn daarnaast van mening dat de CO₂-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?

Het kabinet vindt het belangrijk dat consumenten en bedrijven inzicht hebben in de klimaatimpact van hun vliegtrips. Het kabinet draagt daar hoofdzakelijk aan bij via het Actieprogramma Bewustwording en Gedragsverandering aan de Duurzame Luchtvaarttafel. In de praktijk ziet het kabinet dat steeds meer aanbieders en vergelijkingswebsites de emissies per vlucht inzichtelijk maken zodat passagiers de meest directe route met het meest efficiënte toestel kunnen kiezen, en binnenkort wellicht de vlucht met het grootste aandeel duurzame kerosine. Ook ontstaan er steeds meer manieren voor de klant om zelf bij te betalen voor duurzame kerosine. Tegelijkertijd ontwikkelt EASA voor de EU een Ecolabel voor de luchtvaart en heeft IATA zeer recent eigen richtlijnen voor de berekening van CO₂-emissies per passagier aangekondigd.

Het kabinet vindt dat, voor zoverre CO₂-emissies in de praktijk terug te dringen zijn door bewustwording, deze informatie vóór het kiezen en boeken van een vlucht voorhanden moet zijn. Op basis van de hiervoor genoemde initiatieven is de inschatting van het kabinet dat deze informatie al voldoende voorhanden is of dat op korte termijn wordt. In een verplichting om CO₂-uitstoot op tickets te vermelden ziet het kabinet voornamelijk derhalve geen toegevoegde waarde.

¹³ Kamerstukken 29 984 en 35 377, nr. 896.

¹⁴ Bijlage bij Kamerstuk 21 501-33, nr. 868.

GL-37/ 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?

In het voorstel voor herziening van de TEN-T verordening stelt de Europese Commissie een nieuw criterium voor ten aanzien van de infrastructuur van de kernnetwerkcorridors: de mogelijkheid om 160 kilometer per uur te kunnen rijden voor passagierstreinen. In de uitvoeringstoets van ProRail worden de gevolgen van dit criterium nader onderzocht op o.a. effectiviteit voor reistijdreductie, capaciteit van het netwerk en betrouwbaarheid van het vervoer. Met name op gemengde lijnen voor personenvervoer en goederenvervoer verwacht het kabinet dat impact van 160kmph aanzienlijke capaciteitsreducties kan opleveren, tenzij er fors wordt geïnvesteerd in extra sporen en baanvakken.

GL-38/ 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.

In Europees verband is afgesproken dat alle lidstaten voor 2030 de relevante kerncorridors van ERTMS voorzien en zich inspannen voor 2050 ten aanzien van het uitgebreide spoornetwerk. Met de programmabeslissing uit 2019 geeft Nederland grotendeels invulling aan deze afspraken. De Europese Commissie evalueert de Europese uitrol van ERTMS in 2023. Nederland moet dan aangeven wanneer de verplichte TEN-T 2030 baanvakken, die nu geen onderdeel uitmaken van het programma ERTMS, wel van ERTMS worden voorzien. In het kader van de herziening van de TEN-T verordening heeft de Europese Commissie voorstellen gedaan om de invoering van ERTMS te versnellen. De uitrol van het ERTMS op het TEN-T netwerk dient nu uiterlijk in 2040 te zijn voltooid t.o.v. 2050 in de huidige TEN-T verordening. De in antwoord 15 genoemde studie en uitvoeringstoets moeten inzicht bieden in hoeverre de voorgestelde versnelling uitvoerbaar is.

GL-39/ Ook de uitrol van een laadnetwerk voor vrachtwagens wordt een EU-verplichting. Wat is hiervoor nodig?

Nederland zet vol in op de uitrol van publiek toegankelijke alternatieve laad- en tankinfrastructuur voor zowel lichte als zware voertuigen. Voor zwaar transport (categorie N2 en N3) geldt dat de komende jaren in het teken staan van de uitrol van een landelijk dekkend publiek basisnetwerk van alternatieve tank- en laadinfrastructuur. Nederland ondersteunt dan ook de noodzaak om op korte termijn voldoende infrastructuur te realiseren. Zie ook het antwoord op vraag 47 van het lid van de BBB.

GL-40/ 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.

In de ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV¹⁵ is een corridorstudie aangekondigd voor de verbinding van Amsterdam-Berlijn waarin de verbetering van de verbinding op lange termijn wordt onderzocht. Uw Kamer wordt hierover later dit jaar geïnformeerd.

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.

GL-41/ 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?

Het kabinet deelt deze zorgen en heeft deze reeds aangekaart in Europees verband. Het kabinet deelt het standpunt dat mobiliteitsplanningen zoveel mogelijk in de al bestaande structuren opgepakt zouden moeten worden, om daarmee onnodige administratieve druk en overlap te voorkomen.

GL-42/ De leden van de GroenLinks-fractie vragen enige toelichting op de uitvoerbaarheid van de plannen. De problemen met baanstabieleit zouden specifiek zijn voor Nederland, gegeven onze bodemstabieleit. 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?

Het klopt dat Nederland deels lagere maximale aslasten hanteert dan veel andere Europese landen. Dit is mede ingegeven door de zachtere Nederlandse bodem. De Staatssecretaris van IenW wacht de resultaten van de uitvoeringstoets af om haar standpunt te bepalen en in gesprek te gaan met haar Europese collega's over dit voorstel. Bij het bepalen van haar standpunt betreft zij ook het belang van internationale treinverbindingen, de consequenties voor het Nederlandse net en het binnenlands treinverkeer en de budgettaire consequenties.

Zoals in antwoord 33 vermeld, doet ProRail momenteel uitgebreid onderzoek naar de baanstabieleit.

GL-43/ 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?

Het kabinet werkt momenteel aan een studie voor de corridor Utrecht-Arnhem in het kader van de ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV. De

¹⁵ Kamerstuk 23 645, nr. 746.

resultaten van dit onderzoek moeten worden afgewacht alvorens hier nadere conclusies over te trekken. De verschillende mogelijkheden om te komen tot versnelling zijn onderdeel hiervan. Uw Kamer wordt hierover later dit jaar geïnformeerd.

ChristenUnie-fractie

CU-44/ 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?

Zie antwoord vraag 14

CU-45/ 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?

Het is zeker van belang dat rekening wordt gehouden met de geluidsnormen en leefbaarheid in een gebied bij infrastructuurinvesteringen. Dit geldt voor het stedelijk gebied, maar evenveel ook voor het landelijke gebied. In beide situaties moet vooraf getoetst worden aan de geldende normen ter bescherming van de omgeving bij (spoor)wegen en om te zorgen dat de hinder voor de omgeving wordt beperkt. Waar nodig zullen ook maatregelen worden afgewogen.

BBB-fractie

BBB-46/ 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.

Zie het antwoord op vraag 5

BBB-47/ 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?

Nederland zet vol in op de uitrol van publiek toegankelijke alternatieve laad- en tankinfrastructuur voor zowel lichte als zware voertuigen. Voor auto's en bestelauto's anticipeert Nederland op aanzienlijk meer benodigde capaciteit op het kernnetwerk dan door de Commissie is opgenomen in het Commissievoorstel ter herziening van de richtlijn infrastructuur alternatieve brandstoffen (AFIR). Voor zwaar transport (categorie N2 en N3) geldt dat de komende jaren in het teken staan van de uitrol van een landelijk dekkend publiek basisnetwerk van alternatieve tank- en laadinfrastructuur. Nederland ondersteunt de noodzaak om op korte termijn voldoende infrastructuur te realiseren. In Nederland is hiervoor ook een werkgroep voor logistiek onder de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) ingericht die zich op deze opgave richt. De invulling daarvan zal deels op de verzorgingsplaatsen en deels op andere plekken langs het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet worden

gerealiseerd. Daarnaast werkt het Ministerie van IenW aan een pilotprogramma voor Heavy Duty laadpleinen dat in de loop van dit jaar van start zal gaan en wordt samengewerkt met andere partijen aan de verdere vormgeving van een basisnetwerk voor publieke logistieke laainfrastructuur. De kwartiermakersfase hiervan is medio 2022 afgerond.

BBB-48/ 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?

Zie antwoord op vraag 37.

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.

Zie antwoord op vraag 45.

BBB-49/ 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.

Zie antwoord op vraag 14 en 28.