

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de reactie op het rapport «Herziening EU Slotverordening» (Kamerstuk 31 936, nr. 1130), de brief inzake de Nederlandse inzet voertuigdata (Kamerstuk 31 305, nr. 435), het fiche: Mededeling bestrijding drone dreigingen (Kamerstuk 22 112, nr. 3849), het fiche: Verordening capaciteit spoorweginfrastructuur (Kamerstuk 22 112, nr. 3822) en de geannoteerde agenda informele bijeenkomst van EU-transportministers van 3-4 april 2024 te Brussel (Kamerstuk 21 501-33, nr. 1059).

De fungerend voorzitter van de commissie,  
Postma

Adjunct-griffier van de commissie,  
Meedendorp

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

### **Inhoudsopgave**

Inleiding  
PVV-fractie  
GroenLinks-PvdA-fractie  
VVD-fractie  
NSC-fractie  
D66-fractie  
BBB-fractie

### **Inleiding**

De leden van de PVV-fractie hebben kennisgenomen van de beleidsbrieven en willen de Minister en Staatssecretaris nog enkele vragen voorleggen.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de geannoteerde agenda en hebben hierover een aantal vragen en opmerkingen.

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de stukken aangaande de Informele Transportraad. Deze leden hebben nog enkele aanvullende vragen.

De leden van de NSC-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de stukken aangaande de Informele Transportraad en hebben hierbij een aantal vragen.

De leden van de D66-fractie hebben met veel interesse kennisgenomen van de agenda en bijhorende stukken van de Informele Transportraad op 3 en 4 april. Zij wensen de Minister en Staatssecretaris nog enkele vragen voor te leggen en suggesties mee te geven.

De leden van de BBB-fractie hebben kennisgenomen van de stukken voor de Informele Transportraad en hebben hierover een vraag.

### **PVV-fractie**

De leden van de PVV-fractie constateren dat de Minister het standpunt inneemt dat de consument zeggenschap over zijn of haar eigen voertuigdata moet kunnen hebben. Deze leden vragen derhalve of die zeggenschap óók de optie om data helemaal niet te laten vastleggen, al dan niet te delen met een online database bedoeld voor beschikbare niet-noodzakelijke diensten (onderhoud en reparatie uitgesloten), behelst.

De leden van de PVV-fractie stellen vast dat de Minister het standpunt inneemt dat de consument te allen tijde toestemming dient te verlenen over de bestemming van zijn of haar voertuigdata. Deze leden vragen zodoende hoe deze toestemming in de praktijk gegeven dient te worden, en hoe zich dit verhoudt tot occasions, waarbij mogelijk al door een voorgaande eigenaar toestemming is gegeven.

De leden van de PVV-fractie constateren dat de Minister het spionage-risico bij voertuigen, gefabriceerd in landen met een offensieve cyberstrategie erkent. Deze leden vragen nadrukkelijk aan de Minister wat de concreet te nemen maatregelen zijn om Nederlandse automobilisten en hun data te beschermen en op welke wijze dit gehandhaafd zal worden.

De leden van de PVV-fractie zijn van mening dat de Minister zichzelf in een spagaat heeft gebracht. Enerzijds wordt gepleit voor zeggenschap van de voertuigbestuurder, terwijl anderzijds het gevaar van spionage door derde landen met een offensieve cyberstrategie wordt erkend. Deze leden willen om die reden weten hoe enerzijds het zelfbeschikkingsrecht (zeggenschap) in verhouding staat tot anderzijds het ingrijpen van de overheid, indien er sprake zou zijn van een onaanvaardbaar hoog risico op, óf feitelijke spionage, door landen met een offensieve cyberstrategie.

De leden van de PVV-fractie constateren dat de Staatssecretaris een kritische houding aanneemt ten aanzien van het gebruik van geharmoniseerde sociaaleconomische prioriteitscriteria voor de capaciteitsverdeling op het spoor. Deze leden zijn verheugd met dat standpunt en vragen de Staatssecretaris dan ook om tijdens de onderhandelingen te eisen dat het Nederlandse spoor onder geen enkel beding onderdeel wordt van de (Europese) marktwerking.

### **GroenLinks-PvdA-fractie**

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie delen de visie van de Minister en Staatssecretaris dat biobrandstoffen (mits van de hoogste duurzaamheidsklasse) gereserveerd zouden moeten worden voor langeafstandsvervoer, met name lucht en water. Voor kortere afstanden en personenverkeer is de snelste weg elektrificatie op basis van hernieuwbare elektriciteit, de betere route.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie zien op maritiem gebied graag een uitbreiding van het Emission Trade System (ETS) naar alle schepen: grote, kleine en werkschepen. Er is geen redelijke technische reden om dit niet te doen. De Nederlandse offshore-sector laat zien dat het kan. In tegenstelling tot de uitrol van bijvoorbeeld laadinfrastructuur voor het wegverkeer zijn deze leden van mening dat de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen voor de luchtvaartsector geheel door de sector zelf moet worden gedragen en dat voor de aanleg ook bindende afspraken gemaakt moeten worden. Dat dit leidt tot kostenverhoging en daarmee een daling van de vraag is heel redelijk en een welkom neven-effect.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie vinden het verbeteren en versterken van het internationaal spoorvervoer van groot belang en net als de Staatssecretaris zien zij dit als een grote prioriteit voor de werkagenda van de nieuwe Europese Commissie. Deze leden vinden het echter te gemakkelijk om het nu door te schuiven naar de volgende Europese Commissie. Deze leden vragen de Staatssecretaris om ook voor de korte termijn het verbeteren van het internationaal spoorverkeer actief te bevorderen. Treinreizigers die de grens over willen, lopen nog steeds aan tegen grote belemmeringen bij het vinden van goede verbindingen en bij het eenvoudig boeken van tickets. Al jaren wordt het wegnemen van deze belemmeringen zowel door de Nederlandse regering als door de Europese Commissie als belangrijke stap gezien in het kader van het verduurzamen van het Europees reizigersverkeer. Delen de Staatssecretaris de zorgen dat het voor reizigers nog steeds niet eenvoudig is om een internationaal ticket te boeken? Wie bijvoorbeeld van Nederland naar Rome met de trein wil reizen, kan niet op een eenvoudige manier op een website een ticket boeken, terwijl die reiziger wel binnen een paar minuten online een vliegticket heeft kunnen aanschaffen. Is de Staatssecretaris het met deze leden eens dat er zeer spoedig een gelijk spelveld moet komen tussen trein- en vliegverkeer, zodat reizigers niet omwille van het feit dat er simpelweg geen ticket te vinden is dan maar voor het vliegtuig kiezen?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie vragen wat nu precies de redenen zijn waarom er tot op heden nog steeds geen Europees ticket-systeem is. Wat is er de afgelopen vijf jaren concreet door lidstaten gedaan om een dergelijk systeem te introduceren? Wat zijn op de korte termijn de concrete stappen die gezet moeten worden om dit te bewerkstelligen? Is de Staatssecretaris bereid om zich tijdens de komende Transportraad actief in te zetten voor het afspreken van een concrete datum wanneer een dergelijk ticketsysteem operationeel dient te zijn? Zo nee, waarom niet?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie lezen dat uit de impactscan van de Verordening spoorcapaciteit blijkt dat de Nederlandse partijen overwegend positief staan tegenover het voorstel en erkennen dat de uitkomst sterk afhankelijk is van de verdere uitwerking. Wat zijn, zo vragen deze leden, nu de concrete stappen hoe hiermee verder wordt omgegaan? En wat is de inzet van de Staatssecretaris om ervoor te zorgen dat de verordening bijdraagt aan het verbeteren en aanjagen van het internationaal spoorvervoer en tegelijkertijd waarborgt dat de Nederlandse binnenlandse vervoersconcessie op een adequate wijze kan worden uitgevoerd op het druk bereden spoornetwerk? Kan de Staatssecretaris verder ingaan op de te verwachten verdere planning ten aanzien van de onderhandelingen en implementatie?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie vragen tot slot aandacht voor de problemen die momenteel spelen bij de reeds bestaande internationale treinverbindingen. Regelmatig vallen internationale ICE- en Nightjet-treinen tussen Nederland, Duitsland, Zwitserland en Oostenrijk (gedeeltelijk) uit, omdat er materiële beperkingen zijn. Hierdoor vallen treinen uit of ontbreken treinstellen. Is de Staatssecretaris het met deze leden eens dat dit niet goed is voor het vertrouwen van de reizigers in het internationale treinverkeer? Klopt het, zo vragen deze leden, dat één van de problemen in dit kader is dat er op zichzelf wel vervangend materieel is, maar dat deze treinstellen vaak niet geschikt zijn om op het Nederlandse spoor te kunnen en/of mogen rijden? Wat doet de Staatssecretaris – samen met de vervoerders en infrabeheerders – om deze problemen zo spoedig mogelijk te verhelpen?

### **VVD-fractie**

De leden van de VVD-fractie zijn positief over de inzet van Nederland om de Europese Commissie te overtuigen om sectorspecifieke wetgeving voor voertuigdata zo snel mogelijk te publiceren. Is de Minister bereid om de noodzaak van een zo snel mogelijke publicatie van wetgeving voor voertuigdata bij de Transportraad te adresseren, mede met het oog op het werkprogramma van de Europese Commissie?

De leden van de VVD-fractie onderschrijven de eerdere uitspraak van de Minister dat autorijders zelf zeggenschap hebben over hun data. Deze leden zijn van mening dat de bestuurder van een voertuig zelf beslist met wie of wat hij zijn data deelt. In hoeverre wordt dit uitgangspunt gedeeld door andere lidstaten? Deze leden vragen, mede gelet op de vorige vraag, hoe de totale stemverhouding is op dit punt, mochten zich wijzigingen voordoen ten aanzien van vervoersdata.

De leden van de VVD-fractie zijn positief over de essentie van het voorstel Verordening capaciteit spoorweginfrastructuur, omdat het de concurrentiepositie van het spoorvervoer zal bevorderen, zowel nationaal als in EU-verband, door een betere benutting van de beschikbare capaciteit op het Europese spoornetwerk. Volgens de Commissie maakt de verordening een toename van het spoorverkeer van 4% mogelijk. ProRail

schat in dat in Nederland een capaciteitstoename van 5% kan worden bereikt. Gezien de uitdagingen op de drukbezette infrastructuur in Nederland en de ambitie om het openbaar vervoer en het goederenvervoer verder te versterken, juichen deze leden deze ontwikkeling toe.

De leden van de VVD-fractie delen de kritische kanttekening die de Staatssecretaris maakt met betrekking tot de mogelijk negatieve impact van het huidige voorstel op de contracten voor openbare diensten en vervoerconcessies. Deze leden vragen de Staatssecretaris om nadere informatie hoe deze negatieve impact eruit zou kunnen zien. Ook stellen zij de vraag met welke argumenten de Staatssecretaris haar inzet, om de capaciteit voor het binnenlands vervoer zeker te stellen, onderbouwt.

### **NSC-fractie**

De leden van de NSC-fractie ondersteunen de aansporing van de Europese Commissie aan de Minister om acties te ondernemen, om de transitie naar duurzame luchtvaart te ondersteunen. Belangrijk zijn ook het Europese emissiehandelssysteem (EU-ETS) en ReFuelEU Aviation met daarin de bijmengverplichting. Is de Minister bereid zich in de Transportraad uit te spreken voor een hogere Europese ambitie met betrekking tot bijmenging van duurzame vliegtuigbrandstof (SAF) in 2030? En kan de Minister ook een eventuele btw op vliegtickets, accijns op kerosine en een afstandsafhankelijke vliegbelasting voor intercontinentale vluchten aan de orde stellen?

De leden van de NSC-fractie denken dat behoud van de al jaren geldende vrijstelling voor het C-rijbewijs voor elektrische bestelwagens kan bijdragen aan een betrouwbare overheid en de vergroening van transport. Kan de Minister bij bespreking van dit onderwerp aandacht vragen voor de ontstane situatie in Nederland, en begrip vragen voor een verlenging van de gedoogconstructie met de vrijstelling voor het C-rijbewijs na 1 juli 2024? Dit tegen de achtergrond dat de vrijstelling bij invoering van de vierde Rijbewijsrichtlijn permanent in de wet kan worden vastgelegd.

De leden van de NSC-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de positieve Nederlandse inzet op het thema actieve mobiliteit en fietsen, waaronder de Fietsverklaring en de inzet op verbetering van de fietsinfrastructuur en de verbondenheid van het fietsnetwerk. Deze leden onderstrepen het belang van actieve mobiliteit voor de gezondheid, bereikbaarheid en leefbaarheid. Kunnen de Minister en Staatssecretaris bij bespreking van dit onderwerp ook aandacht vragen voor de modaliteit lopen, en daarbij de positieve effecten van de City Deal Ruimte voor lopen betrekken?

De leden van de NSC-fractie hebben kennisgenomen van de voortgang van de onderhandelingen over de spoorwegcapaciteit en de resultaten van de impactstudie. Kan nader worden geduid welke zaken met mogelijk grote impact in het voorstel nog onvoldoende zijn uitgewerkt? In welke mate interfereert dit voorstel met de nieuwe concessie aan de NS 2025–2033?

### **D66-fractie**

De leden van de D66-fractie hebben de brief over de EU-slotverordening met interesse gelezen. Zij delen de opvatting van de Minister dat er op basis van de huidige Slotverordening slecht gestuurd kan worden op componenten zoals netwerkqualiteit en duurzaamheid. Deze leden hebben de Minister eerder gevraagd om in de Raad te verzoeken om een betere manier van sturing door de lidstaat zelf, waarbij uitdagingen –

zoals geluidsoverlast – kunnen worden meegenomen in de afwegingen. Deze leden lezen het specifieke onderscheid dat de Minister maakt tussen gebruiksrechten en eigendomsrechten. Daarbij wordt aangegeven dat het «feit dat een luchtvaartmaatschappij volgens de regels een historische aanspraak kan maken op een slotreeks niet betekent dat een luchtvaartmaatschappij het recht heeft op het verkrijgen van deze slots. Immers, hiervoor is wel vereist dat de capaciteit hiervoor beschikbaar is.» Kan de Minister uitweiden hoe dit zich verhoudt tot de eerder opgeschorte beëindiging van het anticiperend handhaven? Hierbij schaarde het Amerikaanse Ministerie van Transport zich achter JetBlue die mogelijk start- en landingsslots op Schiphol zou verliezen door het beëindigen van het anticiperend handhaven. Kan de Minister aangeven hoe deze kwestie zich verhoudt tot het feit dat een luchtvaartmaatschappij geen recht heeft op het verkrijgen van slots? Deze leden hebben met veel interesse de uitspraak van de rechter in de civiele procedure die de stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder (RBV) tegen de Staat heeft aangespannen gevolgd. Zij lezen dat de Staat binnen een jaar het Luchthavenverkeersbesluit (LVB 2008) moet handhaven. Hoe verhoudt deze rechterlijke uitspraak zich tot de eerder gedane uitspraak over het opschorten van anticiperend handhaven? De Minister heeft deze eerdere uitspraak naast zich neergelegd in verband met druk van de Verenigde Staten en de Europese Commissie en het gevolg dat direct krimpen naar 460.000 vliegtuigbewegingen tegen mondiale verdragen in zou gaan. Hoe verhoudt de uitspraak van woensdag 20 maart 2024 zich tot Europese en internationale afspraken? Kan de Minister na deze uitspraak wél eigen keuzes maken in het handhaven van het LVB 2008 en de capaciteit aanpassen? Voor deze leden staat voorop dat de omwonenden zo snel mogelijk hun rechtspositie hersteld zien.

De leden van de D66-fractie lezen dat de Europese Commissie besloten heeft het wijzigingsvoorstel Slotverordening over het mandaat van de huidige Commissie heen te tillen, maar dat dit niet formeel gecommuniceerd is. Is er inmiddels officieel besloten tot uitstel van het herzien van de Slotverordening? De rapporteur gaf eerder aan dat er geen urgentie wordt gevoeld om de Slotverordening te herzien. Geldt dit ook voor de Nederlandse inzet? Zo ja, hoe verhoudt dit zich tot de ambitie om zelf beter te kunnen sturen op de uit te geven slots in het kader van geluidsoverlast, duurzaamheid en netwerkqualiteit?

De leden van de D66-fractie zijn zeer te spreken over het onderwerp «cycling, from declarations to actions» dat op de voorlopige agenda staat. Deze leden moedigen de oproep om fietsen beter te faciliteren, integreren en stimuleren in de klimaatopgave aan. Zij lezen dat de inzet vergelijkbaar is met de huidige Nederlandse inzet op actieve mobiliteit. Op welke manier kan Nederland met zijn leidende mondiale positie van de fietssector andere lidstaten stimuleren? Hoe vertalen de opgaven waar Nederland nog voor staat, zoals het realiseren van een fiets voor iedereen en het stimuleren van de fiets als woon-werkverkeer, zich naar de Europese opgave? Op welke manier zetten de Minister en Staatssecretaris zich in om deze doelen in Nederland én in Europa te realiseren? De Commissie heeft eerder aangegeven de fietsverklaring te laten ondertekenen door de Raad. Wanneer staat het verlenen van steun door de Raad gepland? Verwachten de Minister en Staatssecretaris hierbij nog bezwaren van andere lidstaten? Op welke manier worden de actiepunten die de Commissie hierbij heeft gemarkeerd in het vizier gehouden? Moet Nederland nog aangeven op welke manier het toewerkt naar het realiseren van de zeventien actiepunten?

**BBB-fractie**

De leden van de BBB-fractie lezen in de brief Reactie op het rapport «Herziening EU Slotverordening» dat waterstof als duurzaam alternatief voor brandstof wordt benoemd. Deze leden vragen waarom SAF niet wordt meegenomen in deze brief als duurzaam alternatief voor brandstof. SAF is niet in grote hoeveelheden beschikbaar, maar kan wel toegevoegd worden aan de energiemix in de luchtvaart om alsnog de CO<sub>2</sub>-uitstoot te verminderen.