

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de geannoteerde agenda van de Transportraad d.d. 8 december 2020 (Zaaknummer 2020Z21861), het verslag van de informele videoconferentie met EU-transportministers d.d. 29 oktober 2020 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 836), haar brief inzake de publieke consultatie van de ReFuel-initiatieven (Kamerstuk 22 112, nr. 2922), de appreciatie van de Commissievoorstellen voor het waarborgen van spoorveiligheid en interoperabiliteit in de Kanaaltunnel (Kamerstuk 22 112, nr. 2916) en de uitkomsten van de nationale knelpuntenanalyse militaire mobiliteit (Kamerstuk 21 501-33, nr. 834).

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de agenda van de Transportraad en hebben hierover nog de volgende vragen en opmerkingen.

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de stukken. Deze leden hebben de volgende vragen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de stukken en hebben hier nog enkele vragen en opmerkingen bij.

VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie zijn verheugd dat duidelijk is waar de knelpunten zitten voor militaire mobiliteit en dat deze worden opgelost. Deze leden begrijpen dat het door Arcadis uitgevoerde onderzoek betrouwbaar is en stellen daarom hier geen verdere vragen over.

De leden van de VVD-fractie zijn bezorgd dat een nationale bijmengverplichting leidt tot een enorme verstoring van het gelijke speelveld en dat Nederlandse luchtvaartmaatschappijen hier de grootste last van ondervinden. Deze leden zien dat de Nederlandse infrastructuur dit weliswaar aankan in de toekomst, maar zien tegelijkertijd dat buitenlandse maatschappijen voor lagere kosten zullen gaan en daarmee een concurrentievoordeel halen. Hoe ziet de Minister dit?

De leden van de VVD-fractie lezen over de inzet van Nederland bij de New Mobility Approach en steunen de lijn om goederenverkeer binnen de EU zo veel mogelijk vrij van belemmeringen te faciliteren. De inzet op verdergaande digitalisering en verwerking van documenten juichen deze leden toe, zeker als Nederlandse transporteurs hier koploper in kunnen zijn.

De leden van de VVD-fractie willen vaart gemaakt zien worden met Single European Sky (SES) en willen weten waarom Nederland kritisch is. Welke voorstellen doet Europa waar de Minister zich niet in kan vinden en waarom? Als Europa SES niet voor elkaar krijgt op de manier zoals Nederland die voor zich ziet, welke mogelijkheden zijn er dan om met minder verbonden lidstaten wel het initiatief naar onze hand te zetten? Deelt de Minister de mening dat SES enorme en evidente voordelen kan hebben voor de luchtvaart in Europa en dat het niet zo kan zijn dat nationale belangen in andere landen de voortgang belemmeren?

CDA-fractie

De leden van de CDA-fractie menen dat veel te weinig progressie zit in het proces om te komen tot SES. Graag vernemen deze leden hoe dat bespoedigd kan worden. Deze leden wijzen op de potentiële winst die gemaakt kan worden op het gebied van efficiëntere en duurzamere vliegpaden. Voorts vernemen deze leden graag hoe SES zich verhoudt met de herziening van het Nederlandse luchtruim.

GroenLinks-fractie

De leden van de GroenLinks-fractie verwijzen voor wat de Eurovignet-richtlijn betreft graag naar de het voorstel van Duitsland. Dit is niet ideaal, maar gezien het krachtenveld wel ambitieus en realistisch. Deze leden vragen de Minister om de lijn van Duitsland te steunen.

De leden van de GroenLinks-fractie zijn wel benieuwd hoe de langetermijncrisis in de luchtvaart door corona invloed gaat hebben op de langetermijnbehoefte en hoe dit uitwerkt voor SES. Kortere efficiëntere routes zijn dan natuurlijk meer dan ooit welkom, maar capaciteitsuitbreiding van het luchtruim lijkt ook met de Europees kantelende discussie rond de toekomst van de luchtvaart, overbodig. Deze leden zijn tevens benieuwd hoe het Europese luchtruim eruit zou kunnen zien, als we de luchtvaart beperken tot een handjevol grote hubs, en het (inter)regionale verkeer primair via rails doen. Vergt dit niet een heel andere opzet dan de nu voorgestelde?

De leden van de GroenLinks-fractie zijn meer nog benieuwd naar de plannen voor een mogelijke extensie van de waiver voor de slotverordening. De luchtvaartsector heeft nu een zeer genereuze vrijstelling van de slotregels gekregen en de meeste maatschappijen ook zeer genereuze overheidssteun, waarmee is voorkomen dat de capaciteit is aangepast aan de fiks gedaalde vraag. Die operatie moet dus nog volgen. Deze leden zien graag dat landen snel mogelijkheden krijgen om de krimp mede te organiseren en zo de connectiviteit en bereikbaarheid van hun luchthavens en landen in stand te houden. Dat is immers belangrijker dan de belangen van individuele maatschappijen. Deze leden zien graag dat de Minister zich in Europa inzet om een verdere extensie van de waiver zonder strenge aanvullende eisen, en zonder middelen om op de krimp te kunnen sturen, te voorkomen. Deze leden zouden graag zien dat de Minister daartoe voorstellen voorlegt aan de Kamer en deze inbrengt in de Transportraad.

De leden van de GroenLinks-fractie steunen de inzet van Nederland met betrekking tot de Kanaaltunnel. Deze leden zijn wel benieuwd waarom dit issue nu pas aandacht krijgt en daarom met zoveel haast moet worden geregeld. Het brexitreferendum was immers al in 2016 en de formele kennisgeving in maart 2017. Was drie jaar niet voldoende om dit aankomende probleem te herkennen?

II Reactie van de bewindspersoon