

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de geannoteerde agenda informele bijeenkomst van EU-transportministers 17–18 maart 2025 te Warschau (Kamerstuk 21 501-33, nr. 1115)

De voorzitter van de commissie,
P. de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,
Wiendels

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave

Inleiding
GroenLinks-PvdA-fractie
VVD-fractie
NSC-fractie
D66-fractie
SGP-fractie

Inleiding

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie hebben met belangstelling de geannoteerde agenda gelezen. Deze leden hebben hierover nog enkele vragen

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de geannoteerde agenda en hebben hierover nog enkele opmerkingen en vragen aan de Minister en Staatssecretaris.

De leden van de NSC-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de geannoteerde agenda en hebben hierover enkele vragen.

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de agenda. De leden hebben enkele vragen en suggesties voor de Minister en Staatssecretaris.

De leden van de BBB-fractie hebben kennisgenomen van de documenten en hebben geen verdere vragen.

De leden van de SGP-fractie hebben kennisgenomen van de voorliggende geannoteerde agenda. Zij hebben enkele vragen.

GroenLinks-PvdA-fractie

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie vinden het verstandig dat er in EU-verband meer aandacht komt voor de weerbaarheid van de transport-industrie en cyberveiligheid. Deze leden zijn benieuwd naar welke concrete voorstellen de Minister zelf op dit vlak wil voorstellen op EU-niveau en waar hij op nationaal niveau verder op wil inzetten op dit vlak.

Verder willen de leden van de GroenLinks-PvdA-fractie graag opnieuw aandacht vragen voor het verbeteren van het internationaal spoorvervoer. Deze leden wijzen hierbij naar eerdere EU-plannen voor het treinticket-systeem op Europees niveau. Hoe staat het hiermee? En is de Staatssecretaris van plan om hier ook bij deze EU-bijeenkomst aandacht voor te vragen en een koploperspositie in te nemen om deze problematiek nu eindelijk concreet verder te brengen? Zo nee, waarom niet?

Tot slot vragen de leden van de GroenLinks-PvdA-fractie hoe het staat met de uitwerking van de plannen van de nieuwe Europese Commissie ten aanzien van het verbeteren van het Europees spoor. Is de verwachting van de Staatssecretaris dat met het nieuwe werkprogramma van de Europese Commissie hier verbetering in komt? En kan de Staatssecretaris aangeven welke concrete stappen op korte termijn kunnen worden verwacht? En kan hij hierbij ook aangegeven worden hoe het staat met de voortgang van de Trans-European Transport Network (TEN-T) projecten waar onder andere de Lelylijn in opgenomen is? Kan de Staatssecretaris aangeven of onder

de nieuwe Europese Commissie en het nieuwe werkprogramma hier aanpassingen in worden verwacht?

VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat, gezien de veranderende geopolitieke verhoudingen en de dreigingen in het veiligheidslandschap, een soepel verloop van militaire transporten prioriteit verdient, voor de veiligheid van Nederland en Europa en omdat Nederland een belangrijk doorvoerland van de NAVO is. Deze leden lezen dat dit ook de inzet is van de bewindspersonen en ondersteunen dit van harte.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de verslechterde internationale relaties ook gevolgen hebben voor de Nederlandse transportinfrastructuur, die nu geconfronteerd wordt met een toename van hybride dreigingen, met onder meer het risico op sabotage. Deze leden vragen zich af hoe reëel en concreet dit risico op sabotage op dit moment is. Zijn er naast de dreigingen voor de vitale infrastructuur op de Noordzee nog meer voorbeelden/situaties bekend van (dreigingen van) sabotage op de Nederlandse infrastructuur?

Gezien de huidige de staat van het onderhoud van de Nederlandse wegen, viaducten en bruggen, maken de leden van de VVD-fractie zich zorgen over de belemmeringen die dit met zich meebrengt voor logistieke militaire operaties. Nu al worden viaducten afgesloten voor zwaar verkeer vanwege constructiefouten en bestaat een kans dat dit bij meer viaducten en bruggen nodig is, afhankelijk van de ernst van de situatie. Deze leden vragen hoe de Minister de militaire logistieke operaties laat meewegen bij de urgentie en prioritering van de aanpak van de problemen met de staat van het onderhoud.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de Ministeries van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en Defensie samen met ProRail en Rijkswaterstaat (RWS) onderzoeken hoe een soepel verloop van militaire transporten in verschillende crisis- en conflictscenario's kan worden gegarandeerd. Wanneer is dit onderzoek afgerond? Op welke wijze wordt de Kamer hierover geïnformeerd? Ook lezen deze leden dat er aanpassingen in (internationale) wet- en regelgeving nodig is. Kan de Minister aangeven welke nationale wet- en regelgeving dit betreft, wat voor soort aanpassingen nodig zijn en hoe hiermee voortvarend aan de slag wordt gegaan? En zijn er verder nog belemmeringen die een voortvarende aanpak van een soepel verloop van militaire transporten in de weg staan?

Ook vragen de leden van de VVD-fractie of en hoe, gezien het feit dat het TEN-T netwerk grotendeels overlapt met het militaire netwerk van de EU, de Staatssecretaris zich ervoor gaat inzetten dat Europese funding ook het Nederlandse deel van het TEN-T en militaire netwerk gaat versterken. Ziet de Staatssecretaris hierbij, gezien de veranderende veiligheidsdreiging, het belang van Europese sturing op de besteding van EU-budget in verband met grensoverschrijdend transport? Wat zijn de cruciale momenten in de besluitvorming over TEN-T en *dual use* in de komende maanden en hoe betreft de Staatssecretaris de Kamer hierbij?

De leden van de VVD-fractie vragen de Minister hoe hij ervoor gaat zorgen dat hiervoor méér EU-funding benut kan worden. Kan de Minister een overzicht geven van andere fondsen of financieringsbronnen die mogelijk kunnen bijdragen aan verbeteren van militaire mobiliteit en *dual use*? Gaat de Minister zich ervoor inzetten dat niet alleen de Connecting Europe Facility (CEF) voor infrastructuurnetwerken wordt aangesproken maar ook

het Meerjarig Financieel Kader (MFK)? Hoe gaat de Minister de Kamer betrekken bij de lenW-onderdelen van het MFK?

De leden van de VVD-fractie constateren dat er in Nederland een aanzienlijk deel van de hoge kosten voor de implementatie van European Rail Traffic Management System (ERTMS) gaat naar procesmanagers, consultants en adviesbureaus. Dit is voor deze leden een doorn in het oog. Zeker in verband met de urgentie om de veiligheid van het Europese continent en van Nederland te versterken, vragen deze leden hoe de Staatssecretaris ervoor gaat zorgen dat bij de implementatie van ERTMS gestuurd gaat worden op minder overhead en meer uitvoeringscapaciteit.

De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat, gezien de toenemende dreiging, de cyberweerbaarheid van de transportsector beschermd en versterkt moet worden. Op welke wijze stuurt de Minister hierop bij ProRail, Rijkswaterstaat en andere betrokken partijen? Hoe houdt de Minister hierover vinger aan de pols bij deze partijen, welke plannen liggen klaar voor versterking van de weerbaarheid en hoe wordt bijvoorbeeld geacteerd bij infiltraties van buitenaf of door medewerkers van binnenuit? Hoe overlegt hij hierover met de transportsector?

De leden van de VVD-fractie lezen dat Nederland de implementatie-deadline van de Network and Information Security 2-richtlijn (NIS2) niet heeft gehaald. Wanneer verwacht de Minister de richtlijn geïmplementeerd te hebben?

De leden van de VVD-fractie zijn verheugd te lezen dat de Europese Commissie in haar werkprogramma schrijft dat zij inzet op versnelde uitrol van laad- en tankinfrastructuur ter versterking van de infrastructuur als «backbone» voor de economie. Welke inzet heeft de Minister voor dit onderdeel van het werkprogramma?

NSC-fractie

De leden van de NSC-fractie constateren dat de Minister schrijft dat de Europese Commissie over verschillende financieringsprogramma's beschikt voor cofinanciering van infrastructurele projecten die zowel civiele als militaire mobiliteit zullen verbeteren (*dual use*). Deze leden vragen over welke instrumenten de Europese Commissie precies beschikt voor cofinanciering van infrastructurele projecten die zowel civiele als militaire mobiliteit zullen verbeteren (*dual use*), en wat is de huidige stand van zaken met betrekking tot de budgetten daarvan. Ook vragen deze leden in hoeverre de Minister reeds aanvragen heeft ingediend, dan wel van plan is om aanvragen in te dienen, voor de beschikbare gelden in deze financieringsprogramma's voor *dual use* projecten, bijvoorbeeld voor de Lelylijn en de Nedersaksenlijn. Deze leden merken bovendien op dat de Minister schrijft dat het gereserveerde budget binnen CEF Transport in het MFK (2021–2027) voor militaire mobiliteit reeds uitgeput is, maar dat de Minister de aanbeveling van de Rekenkamer positief ontvangt om het reguliere CEF-budget ook in te zetten voor projecten die een militair doel dienen. Deze leden onderschrijven dit standpunt van de Minister van harte. Is de Minister het met deze leden eens dat, ook indien het reguliere CEF-budget niet beschikbaar wordt gesteld voor projecten die een militair doel dienen, ingezet zou moeten worden op een groter budget voor militaire mobiliteit binnen CEF Transport in het nieuwe MFK (ingaaend in 2028) dan de huidige 1,69 miljard? Ook zijn deze leden blij om te lezen dat de Minister bijzonder veel belang hecht aan de Europese cofinanciering van *dual use* projecten om de transportinfrastructuur van lidstaten zo aan te passen dat deze voldoet aan militaire vereisten, mede als trekker voor het PESCO-project. Deze leden vragen wat dit project

precies inhoudt, en of de Minister nader kan toelichten hoe en waarom het aanpassen van transportinfrastructuur aan militaire vereisten specifiek een trekker is voor dit project.

Het valt de leden van de NSC-fractie op dat de Minister schrijft dat er aanpassingen in (internationale) wet- en regelgeving nodig zullen zijn om militaire transporten via weg en spoor, die naar verwachting zullen toenemen in aantal en omvang omdat Nederland een belangrijk doorvoerland is voor de NAVO, soepel te laten verlopen en dat de Minister daarbij inzet op Europese samenwerking. Deze leden vragen welke nationale en internationale wet- en regelgeving gewijzigd dient te worden om militaire transporten soepel te laten verlopen en waarom.

De leden van de NSC-fractie lezen dat de Minister schrijft dat een adequate aanpak van cybersecurity van transport vanwege de huidige geopolitieke situatie van toenemend belang is voor Nederland, maar dat Nederland implementatiedeadline van de NIS2-richtlijn van 17 oktober 2024 niet gehaald heeft. Deze leden onderschrijven het toenemende belang van de cybersecurity van transport en vragen in het licht daarvan waarom Nederland de deadline niet heeft gehaald.

De leden van de NSC-fractie constateren dat bij het tweeminutendebat Luchtvaart van 19 februari jl. benoemd is dat de Minister zich bij de herziening van de slotverordening zal inzetten voor het behoud van de vrachtoperaties. Deze leden hebben signalen ontvangen dat het voorstel voor de herziening van de verordening slotallocaties luchtvaart door de Europese Commissie is ingetrokken. Kan de Minister bevestigen dat dit inderdaad het geval is? En kan de Minister, indien dit het geval is, daarbij ook aangeven hoe zij zich dan in Europees verband in kan zetten voor het behoud van de vrachtoperaties? Hiernaast constateren deze leden dat de huidige slotverordening gericht is op het faciliteren van groei van de luchtvaart, maar dat er voor de omstandigheid waarin een luchthaven zich genoodzaakt ziet om capaciteit te beperken dan wel naar beneden bij te stellen eigenlijk geen voorzieningen geboden zijn. Deelt de Minister deze constatering? En hoe zet de Minister zich in Europees verband in om een zachte landing van eventuele exploitatiebeperkingen mogelijk te maken?

D66-fractie

De leden van de D66-fractie zijn van mening dat een sterke Europese infrastructuur van het grootste belang is voor een weerbaar Europa. Deze leden zien hierin kansen om zowel voor mensen als voor militaire doeleinden infrastructuur te versterken. Deze leden constateren dat Nederland hierin een strategische positie heeft, aangezien wij een belangrijk doorvoerland zijn voor de NAVO. Deze leden vragen de Minister bij de informele Transportraad in te zetten op het vrijmaken van méér infrastructurele middelen op EU-niveau. Daarnaast vragen deze leden de Minister of hij in beeld heeft waar in Europa de grootste logistieke knelpunten zitten.

Daarnaast zijn de leden van de D66-fractie van mening dat met het oog op de geopolitieke situatie een goed functionerend Europees treinennetwerk van toenemend belang is. Deze leden vragen de Staatssecretaris welke problemen er op dit moment zijn voor militair transport doordat nationale spoorssystemen en regelgeving niet op elkaar aansluiten. Zij roepen de Staatssecretaris op om bij de Transportraad op te brengen dat het nodig is om vaart te maken met de verdere harmonisering van het spoornetwerk en de achterliggende regelgeving en systemen.

SGP-fractie

De leden van de SGP-fractie benadrukken het belang van inzet op goede civiel-militaire transportinfrastructuur. De Minister geeft aan dat hiervoor onder meer aanpassingen in (internationale) wet- en regelgeving nodig zijn. Kan de Minister aangeven op welke aanpassingen hij doelt en wanneer deze, wat betreft nationale regelgeving, doorgevoerd zullen worden?

De leden van de SGP-fractie vragen de Minister om in de marge van de Transportraad aandacht te vragen voor onder meer ondersteuning van de binnenvaart bij verduurzaming. Wil de Minister erop aandringen dat lidstaten de timing van het onderbrengen van de binnenvaart in ETS2 (emissiehandelssysteem) op elkaar afstemmen, zodat ETS2 voor de binnenvaart zoveel mogelijk op dezelfde datum ingevoerd wordt? Zet de Minister zich in voor benutting van Europese middelen voor verduurzaming van de binnenvaart? Wil de Minister zich in de marge van de Raad inzetten voor een ontheffing van kleine schepen tot 86 meter van de technische Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR)-eisen?