

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 brief inzake de geannoteerde agenda bijeenkomst van EU-transportministers 5 juni 2025 te Luxemburg (Kamerstuk 21 501-33, nr. 1129) en enkele andere brieven.

De voorzitter van de commissie,
P. de Groot

De griffier van de commissie,
Schukkink

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inleiding
VVD-fractie
NSC-fractie
D66-fractie

Inleiding

De leden van de PVV-fractie hebben kennisgenomen van de beleidsbrieven over de Transportraad van 5 juni 2025 en hebben geen verdere vragen.

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de geannoteerde agenda voor de Transportraad van 5 juni 2025 inclusief bijbehorende stukken en wensen hierover nog enkele aanvullende vragen/opmerkingen te maken.

De leden van de NSC-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de geannoteerde agenda voor de Transportraad op 5 juni a.s. te Luxemburg en hebben hierover enkele vragen.

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de geannoteerde agenda inzake de Transportraad die op 5 juni gehouden zal worden. Zij hebben nog enkele vragen. De leden benadrukken het belang van geharmoniseerde en sterke infrastructuur en regelgeving binnen Europa.

VVD-fractie

Verordening passagiersrechten in de luchtvaart en de Verordening inzake aansprakelijkheid luchtvervoerders

De leden van de VVD-fractie lezen dat er een vernieuwing van de minimale urengrens om aanspraak te kunnen maken op compensatie bij vertragingen in de luchtvaart op tafel ligt. De leden vragen zich af of de Minister kan toezeggen pas akkoord te gaan bij een aanpassing van de minimale urengrens als de positie van de passagiers hierdoor niet verslechtert. De leden zijn namelijk van mening dat de minimale urengrens ter compensatie van vertragingen in de luchtvaart in het leven is geroepen ter bescherming van de consument, en niet ter bescherming van de luchtvaartmaatschappijen. Als de Minister niet kan toezeggen pas akkoord te gaan met deze verruiming als de positie van passagiers niet verslechtert, kan de Minister dan wel toezeggen dat hij zich gaat inzetten om de positie van passagiers te behouden?

Richtlijn Gewichten en Afmetingen Zware Wegvoertuigen

De leden van de VVD-fractie lezen dat het kabinet kritisch is op voorstellen die maximaal toegestane aslasten verhogen. Kan de Minister aangeven wat concreet de gevolgen zijn voor de Nederlandse verkeersveiligheid wanneer de maximaal toegestane aslast wordt verhoogd? Hoe verhoudt dit zich tot de op sommige trajecten toch al verslechterde staat van de infrastructuur? Kent deze verhoging voor andere landen ook gevolgen?

De leden van de VVD-fractie vragen zich daarnaast ook af wat de gevolgen zijn wanneer er geen akkoord wordt bereikt hieromtrent, en wat juist de gevolgen zijn voor de Nederlandse verkeersveiligheid als wel wordt besloten om de aslast te verhogen.

De leden van de VVD-fractie lezen in het verslag van de EU-transportraad d.d. 5 december 2024 dat Nederland heeft gepleit voor flexibiliteit voor lidstaten, zoals uitzonderingen om een rijontzegging die in de ene lidstaat is opgelegd niet over te nemen in de andere lidstaat. De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat als ernstige overtredingen zijn begaan waardoor een rijontzegging is opgelegd, hier niet van zou moeten worden afgeweken. Kan de Minister toelichten wat de achtergrond is van deze inbreng? Hoe is op deze inbreng van Nederland gereageerd? Is hier vervolg aan gegeven in de tekst van de richtlijn? Zo ja, op welke wijze?

NSC-fractie

Deze leden zijn eveneens positief over de algehele voorgestelde herziening van de Verordening passagiersrechten in de luchtvaart en de Verordening inzake aansprakelijkheid luchtvervoerders. Wel vragen zij zich af op basis van welke criteria de voorgestelde nieuwe minimum-urengrens van 5 of 9 uur voor compensatie ingeval van vertragingen tot stand is gekomen, en hoe deze grens het belang van de luchtvaartpassagiers balanceert met het belang van luchtvaartmaatschappijen om hun operationele lasten te beperken. Kan de Minister dit toelichten? Deze leden lezen ook dat beoogd wordt dat luchtvaartmaatschappijen duidelijke, geharmoniseerde regels maken over het persoonlijke item dat passagiers mogen meenemen. Worden de geharmoniseerde regels over de afmetingen van het persoonlijke item louter tussen de vliegmaatschappijen afgesproken of zullen deze ook een wettelijke basis krijgen? Zullen ook de afmetingen van handbagage hierbij worden betrokken? Ook vragen zij zich af hoe dergelijke regels gehandhaafd kunnen worden. De NSC-leden merken tevens op dat de Minister het belang ziet van de ontwikkeling van effectieve buitengerechtelijke geschilbeslechting voor de luchtvaart. Dit kan de rechtspositie van de passagier verbeteren en de druk op de rechtsstaat verminderen. Hoe beoogt de Minister de vrijwillige deelname van luchtvaartmaatschappijen aan buitenrechtelijke geschilbeslechting te stimuleren en deze vorm van geschilbeslechting verder te ontwikkelen? De leden van de NSC-fractie constateren dat in het werkprogramma van de huidige commissie-Von der Leyen is besloten om de herziening van de slotverordening niet door te zetten. Deze leden vragen zich af hoe de Minister tegen dit besluit aankijkt. Ook vragen zij zich af of de Minister bereid is richting de Europese Commissie zijn steun uit te spreken om alsnog met de geplande herziening van de slotverordening door te gaan.

Voorts willen de leden van de NSC-fractie ten aanzien van algemene Europese luchtvaartwet- en regelgeving benadrukken dat zij belang hechten aan een level playing field tussen Europese en niet-Europese luchtvaartmaatschappijen. Nu zien deze leden dat niet-Europese luchtvaartmaatschappijen soms arbeidsvoorwaarden hanteren die in de EU niet acceptabel zijn (bijv. ten aanzien van het aantal uren inzetbaarheid van medewerkers per dag). Kan de Minister aangeven hoe hij tegen een level playing field aankijkt tussen Europese en niet-Europese luchtvaartmaatschappijen? Is de Nederlandse regering bereid zich hier hard voor te maken in Europees verband om dit zo veel mogelijk strak te trekken?

De leden van de NSC-fractie lezen dat de richtlijn gewichten en afmetingen van zware voertuigen beoogt te komen tot uniformere regelgeving binnen de EU met betrekking tot de toegestane gewichten en afmetingen van vrachtwagens die worden gebruikt voor goederenvervoer. Deze leden zijn positief over dit voorstel en zien verkeersveiligheid net als de Minister als basisvoorwaarde voor het toelaten van vrachtwagens met

extra lengte en/of gewicht. Zou de voorgestelde harmonisatie van de afmetingen van vrachtwagens met het oog op duurzaamheid voldoende extra lengte toelaten voor zero-emissievrachtwagens? Kan de Minister aangeven hoe de Nederlandse Super Eco Combi-proef zich tot dit voorstel verhoudt? Zijn er reeds resultaten bekend van deze proef omtrent de verkeersveiligheid bij het toelaten van extra lange vrachtwagens?

De leden van de NSC-fractie constateren tot slot dat Nederland samen met Oostenrijk een diversienpunt voorbereidt over het vijfde voortgangsrapport van het platform IRP over internationaal personenvervoer per spoor. Welke belemmeringen ziet de Staatssecretaris nog voor het internationale spoorvervoer binnen Europa, bijvoorbeeld voor de nieuwe Europese nachttrein van Amsterdam naar Barcelona? Is de Staatssecretaris het eens met deze leden dat international rail ticketing het internationale personenvervoer per spoor sterk zou vereenvoudigen en daarmee internationaal spoorvervoer zou stimuleren ten opzichte van andere vervoersmodaliteiten? Is de Staatssecretaris bereid zich actief in te zetten om dit te bevorderen in Europa?

D66-fractie

Internationaal spoorvervoer

De leden van de D66-fractie lezen in de geannoteerde agenda dat het vijfde voortgangsrapport internationaal personenvervoer gepresenteerd zal worden. De leden benadrukken dat internationale harmonisatie van spoorvervoer van groot belang is, zeker in het onrustige geopolitieke klimaat waarin we ons bevinden. De leden vragen de Staatssecretaris daarom uit te zoeken knelpunten op Europees niveau deze harmonisatie belemmeren.

Voorstel tot verordening voor het aanpassen van CO₂-LDV

Daarnaast vragen de leden de Staatssecretaris het voorstel tot verordening voor het aanpassen van de CO₂-LDV te agenderen, waar mogelijk informeel. De leden van de D66-fractie zijn kritisch op dit voorstel en benadrukken bij uitstek het belang van de te halen CO₂-reducties op Europees niveau. De leden waarderen dat er opgekomen wordt voor de belangen van producenten, maar vragen de Staatssecretaris om bij zijn inzet belang te hechten aan de CO₂-reductiedoelen voor 2035. Daarnaast vragen de leden zich af hoe dit voorstel de haalbaarheid van de CO₂-reductiedoelstellingen voor 2035 zal beïnvloeden.