2026D24785

INBRENG VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

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 bijeenkomst van EU-transportministers d.d. 8 juni 2026 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 1201), het Fiche: Actieplan inzake beveiliging van en tegen drones (Kamerstuk 22 112, nr. 4296) en het Fiche: Europese Havenstrategie (Kamerstuk 22 112, nr. 4316).

De voorzitter van de commissie,
Huizenga

Adjunct-griffier van de commissie,
Van der Graaf

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave

Inleiding
D66-fractie
VVD-fractie
GroenLinks-PvdA-fractie
CDA-fractie
BBB-fractie
Groep Markuszower

Inleiding

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van onder andere het BNC-fiche inzake de Europese Havenstrategie. Zij hebben hierover nog enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de geannoteerde agenda voor de Transportraad van 8 juni 2026. Deze leden hebben hierover nog enkele vragen.

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

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de Geannoteerde agenda van de bijeenkomst van de EU-transportministers van 8 juni 2026 te Luxemburg. Deze leden hebben daarover enkele vragen.

De leden van de BBB-fractie hebben kennisgenomen van de geannoteerde agenda voor de Transportraad van 8 juni 2026 en de bijbehorende stukken. Deze leden hebben hierover nog enkele vragen.

De leden van de Groep Markuszower hebben kennisgenomen van de beleidsbrieven rondom de Transportraad van 8 juni 2026. Deze leden willen het kabinet nog enkele vragen voorleggen.

D66-fractie

De leden van de D66-fractie lezen dat het kabinet de Europese Havenstrategie grotendeels steunt, maar delen tevens de constatering van het kabinet dat de circulaire transitie en groene scheepvaartcorridors onderbelicht zijn in de Europese plannen. Deze leden vragen op welke concrete manieren de Minister de Europese Commissie gaat aansporen om havens niet alleen als energiehubs, maar nadrukkelijk ook als circulaire hubs te positioneren.

De leden van de D66-fractie lezen dat het kabinet de herziening van de *Taxonomy Climate Delegated Act* steunt, omdat de huidige criteria voor scheepvaart niet altijd goed toepasbaar zijn. Genoemde leden vragen de Minister toe te lichten welke specifieke knelpunten de Nederlandse haven- en scheepvaartsector momenteel ervaart met deze taxonomie, en welke aanpassingen Nederland in Europa zal voorstellen.

De leden van de D66-fractie merken op dat de Commissie oproept om ETS-inkomsten deels in te zetten voor verduurzaming van de maritieme sector. Zij vragen of de Minister kan garanderen dat de middelen uit het Klimaatfonds en Nationaal Groeifonds die hiervoor nationaal worden ingezet, structureel geborgd blijven, ook op de lange termijn.

De leden van de D66-fractie lezen met instemming dat het kabinet pleit voor een EU-brede werkgroep en een nationaal aanspreekpunt voor buitenlandse investeringen (FDI) in havens, om de strategische autonomie te waarborgen. Deze leden vragen hoe andere lidstaten reageren op dit voorstel en hoe de Minister voorkomt dat er in de tussentijd een *race to the bottom* ontstaat waarbij buitenlandse investeerders Europese havens tegen elkaar uitspelen. Daarnaast lezen genoemde leden dat het kabinet de Europese Commissie wil aansporen haar inzet te vergroten tegen buitenlandse invloed op kritieke infrastructuur. Zij vragen de Minister welke juridische of beleidsmatige instrumenten er momenteel specifiek nog ontbreken in de Europese gereedschapskist om havens hiertegen te beschermen.

De leden van de D66-fractie zien dat de veiligheidsmaatregelen mogelijk worden uitgebreid naar binnenhavens. Deze leden vragen aandacht voor het voorkomen van een waterbedeffect. Zij vragen hoe de Minister borgt dat de beoogde maatregelen proportioneel zijn en niet leiden tot onwerkbare administratieve lasten voor kleinere binnenhavens, terwijl tegelijkertijd de verplaatsing van georganiseerde criminaliteit vanuit de grote zeehavens naar het achterland effectief wordt tegengegaan. Wat betreft de antecedentenonderzoeken voor havenarbeiders, vragen deze leden voorts hoe het kabinet ervoor zorgt dat een EU-kader hiervoor werkbaar is, de privacy van werknemers respecteert en of de Minister kan schetsen of er voldoende Europees draagvlak voor is.

De leden van de D66-fractie verwelkomen de aandacht voor het *Pact for Skills* en bijscholing in de havensector. Zij vragen of de Minister inzichtelijk heeft hoe groot het huidige en toekomstige tekort aan technisch geschoold personeel voor de energie- en digitale transitie in de Nederlandse havens is. Ook vragen deze leden hoe het kabinet nationale onderwijsprogramma's gaat laten aansluiten op dit Europese Pact. Tevens vragen genoemde leden hoe de Minister wil bevorderen dat de in de strategie genoemde focus op hoogwaardige banen en sociale cohesie zich in Nederland vertaalt naar concrete kansen voor praktisch opgeleiden en zij-instromers binnen de havenlogistiek.

De leden van de D66-fractie hebben tot slot kennisgenomen van de voorliggende Raadsconclusies over de Europese Havenstrategie. Zij lezen dat het kabinet de strategie op bepaalde onderdelen onvoldoende concreet vindt, onder meer waar het gaat om buitenlandse investeringen in havens. Genoemde leden merken op dat in het rapport *Port Politics* van Clingendael bindende maatregelen worden aanbevolen, waaronder Europees vastgestelde rode lijnen over buitenlandse betrokkenheid, terwijl de Commissie inzet op niet-bindende richtsnoeren. Zij vragen de Minister of hij het noodzakelijk acht dat er nieuwe, bindende maatregelen komen om de strategische autonomie van onze havens écht te beschermen, en op welke punten hij de strategie via de Raadsconclusies exact wil aanscherpen.

De leden van de D66-fractie hebben tevens kennisgenomen van het BNC-fiche inzake het Actieplan beveiliging van en tegen drones. Deze leden lezen dat het kabinet het van belang acht dat bij de integratie van U-Space en Europese detectie-initiatieven, zoals de inzet van telecommunicatienetwerken (5G) en open databronnen, de privacy en gegevensbescherming strikt worden geborgd. Genoemde leden vragen de Minister op welke concrete wijze hij in de Raad en bij de Europese Commissie waarborgt dat de massale datafusie en monitoring proportioneel blijven en te allen tijde voldoen aan de strenge Europese privacyrichtlijnen.

De leden van de D66-fractie merken voorts op dat de Commissie inzet op de ontwikkeling van dual-use technologie en het stimuleren van Europese productiecapaciteit om de strategische autonomie te vergroten. Zij lezen over de inzet op onder meer vrijwillige gezamenlijke inkoopinitiatieven en Drone Technology Hubs. Genoemde leden vragen de Minister of hij deze voorgestelde, veelal vrijwillige en ondersteunende, Europese maatregelen robuust genoeg acht om op korte termijn de ongewenste afhankelijkheid van derde landen voor kritieke (counter-)dronetechnologie daadwerkelijk af te bouwen.

VVD-fractie

Militaire mobiliteit

De leden van de VVD-fractie onderschrijven het belang van versterkte militaire mobiliteit in Europa, mede gelet op de verslechterde geopolitieke veiligheidssituatie. De leden lezen dat veel lidstaten kritisch zijn op het verplichtende karakter van militaire vereisten voor infrastructuur. Kan het kabinet nader duiden waar voor Nederland de belangrijkste aandachtspunten liggen in de onderhandelingen? Deze leden vragen daarbij specifiek hoe wordt voorkomen dat Europese verplichtingen leiden tot disproportionele kosten of vertraging in nationale infrastructurele projecten.

De leden van de VVD-fractie onderschrijven daarnaast het belang van militaire mobiliteit, maar benadrukken dat civiele logistieke processen en strategische goederenstromen ook in crisissituaties geborgd moeten blijven. Hoe zet het kabinet erop in dat de verdere Europese uitwerking van militaire mobiliteit niet leidt tot verstoringen in reguliere logistieke ketens of knelpunten in Nederlandse havens en infrastructuur?

Situatie in het Midden-Oosten en impact op de transportsector

De leden van de VVD-fractie begrijpen dat de ontwikkelingen in het Midden-Oosten en de daaruit voortvloeiende energiecrisis directe impact kunnen hebben op de Europese transportsector. Deze leden onderschrijven dat in crisissituaties pragmatisch moet worden gehandeld, maar vragen hoe het kabinet de proportionaliteit bewaakt bij eventuele tijdelijke uitzonderingsmaatregelen, met name in de luchtvaartsector. Welke criteria hanteert het kabinet bij steun voor bijvoorbeeld slotwaivers of tijdelijke versoepeling van regelgeving?

Verduurzamen zakelijke voertuigen

De leden van de VVD-fractie steunen de verduurzaming van mobiliteit, maar hechten eraan dat Europese regelgeving uitvoerbaar blijft en onnodige lasten voorkomt. Deze leden lezen dat Nederland inzet op behoud van ambitie, terwijl een groot aantal lidstaten kritisch is op het voorstel. Hoe schat het kabinet de kans in dat het uiteindelijke voorstel daadwerkelijk werkbaar en handhaafbaar zal zijn? Acht het kabinet het risico aanwezig dat lasten indirect alsnog bij kleinere ondernemers in de keten terechtkomen, ondanks dat het voorstel formeel niet op het midden- en kleinbedrijf (mkb) ziet?

Decarbonisatie transportsector na 2030

De leden van de VVD-fractie onderschrijven het belang van verduurzaming van de transportsector, mits dit gepaard gaat met behoud van concurrentievermogen en investeringszekerheid. Deze leden vragen welke concrete prioriteiten het kabinet in Europees verband ziet voor de periode

na 2030. Hoe wordt voorkomen dat Europese bedrijven in de transportsector op achterstand worden gezet ten opzichte van concurrenten buiten de Europese Unie?

Maritieme maakindustrie

De leden van de VVD-fractie onderschrijven het belang van een sterke maritieme industrie in Europa. Deze leden lezen dat discussie bestaat over het criterium «Made in EU». Kan het kabinet nader toelichten waar voor Nederland de principiële en praktische bezwaren liggen? Hoe wordt voorkomen dat het streven naar strategische autonomie onbedoeld leidt tot protectionisme of verstoring van internationale waardeketens waarin Nederlandse bedrijven actief zijn?

EU Havenstrategie

De leden van de VVD-fractie verwelkomen de aandacht voor de strategische positie van Europese havens. Voor Nederland als handelsland zijn sterke havens, efficiënte achterlandverbindingen en goed functionerende logistieke ketens van groot economisch belang.
Deze leden lezen in de havenstrategie veel aandacht voor fysieke infrastructuur en veiligheid, maar vragen of in de verdere uitwerking voldoende oog blijft voor de bredere logistieke systeemfunctie van havens binnen Europese en mondiale ketens. Hoe zet het kabinet erop in dat de Europese Havenstrategie daadwerkelijk bijdraagt aan sterkere logistieke ketens en een beter functionerende interne markt?

De leden van de VVD-fractie vragen daarnaast aandacht voor marktwerking in de logistieke keten. In hoeverre deelt het kabinet de zorg dat verdere marktconcentratie en verticale integratie in de maritieme logistieke sector de concurrentiepositie van verladers en Nederlandse bedrijven onder druk kunnen zetten? Deze leden onderschrijven het belang van economische veiligheid en het tegengaan van ongewenste strategische afhankelijkheden. Kan het kabinet toelichten hoe de inzet op screening van buitenlandse investeringen in haveninfrastructuur verder vorm krijgt, zonder dat dit leidt tot onnodige vertraging of extra administratieve lasten?

De leden van de VVD-fractie constateren dat de Havenstrategie vooral richting geeft, maar dat de concrete uitwerking nog grotendeels moet volgen. Kan het kabinet aangeven of en wanneer de Kamer een nadere strategieagenda of uitvoeringsagenda tegemoet kan zien waarin duidelijk wordt welke concrete Europese initiatieven, prioritering en tijdslijnen hieruit voortvloeien?

Richtlijn gewichten en afmetingen zware wegvoertuigen

De leden van de VVD-fractie vragen aandacht voor de herziening van de Europese richtlijn gewichten en afmetingen. Nederland heeft als exportland groot belang bij efficiënte grensoverschrijdende logistiek. Deze leden vragen hoe het kabinet zich in de verdere onderhandelingen inzet voor werkbare grensoverschrijdende afspraken, met name waar lidstaten nationaal reeds hogere voertuiggewichten toestaan. Acht het kabinet ruimte voor een pragmatische oplossing waarbij grensoverschrijdend vervoer tussen lidstaten die dit nationaal reeds toestaan beter mogelijk wordt, met behoud van verkeersveiligheid en infrastructuurwaarborgen?

Clean Transport Corridor Initiative

De leden van de VVD-fractie steunen initiatieven die bijdragen aan betere infrastructuur voor schoon transport, mits deze praktisch uitvoerbaar zijn en voldoende aansluiten op marktvraag. Deze leden vragen welke concrete consequenties deelname aan deze roadmap voor Nederland met zich brengt en in hoeverre hieruit toekomstige verplichtingen of financiële verwachtingen kunnen voortvloeien.

GroenLinks-PvdA-fractie

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie maken zich zorgen om de voortgang van het Europese klimaatbeleid en de Europese afspraken over nationale doelen en maatregelen. We raken steeds verder achter en dat maakt de opgave alleen maar groter. Er is dus meer inzet nodig, niet minder. Voorstellen om de doelen en data voor de verordening voor de verduurzaming van zakelijke voertuigen af te zwakken, kunnen niet op steun of begrip van deze leden rekenen. We moeten juist doorzetten, nationaal en Europees. Deze leden vragen daarom de Minister om niet in te stemmen met voorstellen die doelen afzwakken of vooruitschuiven. Deze leden hebben er wel begrip voor dat sommige Oost-Europese landen nog achter lopen bij de uitrol van een voldoende dekkende laadinfrastructuur. Deze landen extra ondersteuning bieden kan helpen en is wat deze leden betreft redelijk om verder te onderzoeken of uit te werken. Een vertraging van de transitie is dat niet.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie zijn blij dat de Minister erkent dat ETS-2 cruciaal is voor de decarbonisatie van transport en gebouwde omgeving. We verwachten ook dat het kabinet die Europees en Nationaal uitdraagt en met concrete maatregelen handen en voeten geeft. Ook hier heeft vertraging een desastreus effect op de transitie. Deze leden zijn ook blij dat de noodzaak om alternatieve brandstoffen primair te reserveren voor lucht- en scheepvaart is overgenomen. Land-based mobiliteit kan aan de stekker. Deze leden zijn benieuwd hoe dit verder wordt uitgewerkt in de brandstoffenstrategie en Refuel-EU.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie missen in de EU-havenstrategie, net als bij de discussie in Nederland, het besef, en de consequenties hiervan, dat er binnen enkele decennia een einde komt aan het transport en de verwerking van fossiele brandstoffen. Fossiele brandstoffen vormen nu grofweg de helft van het maritieme transportvolume. Met het verdwijnen hiervan verdwijnt enorm vele vraag naar maritiem transport en havencapaciteit. Slechts een klein deel zal worden vervangen door alternatieve brandstoffen, als elektriciteit de dominante energiedrager wordt. De klassieke economische doelen, gericht op groei, kunnen we niet langer leidend laten zijn. Afbouw en transitie, herinrichting en nieuwe sectoren aantrekken, is wat nu nodig is. Hoe gaat de Minister dit in Europa uitdragen?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie hechten zoals bekend veel waarde aan het versterken van het grensoverschrijdend openbaar vervoer in de EU. Deze leden vinden het daarom belangrijk dat het pakket over multimodale digitale mobiliteitsdiensten en spoorticketing (MDMS) snel concreet wordt uitgewerkt. Kan het kabinet een inschatting geven wanneer de onderhandeling hierover van start gaat? En wat is de inschatting van het kabinet van het krachtenveld? En is het kabinet bereid een stevige voortrekkersrol te gaan nemen eventueel samen met andere lidstaten? Zo nee, waarom niet?

CDA-fractie

De leden van de CDA-fractie onderschrijven het belang van sterke Europese samenwerking op het terrein van transport, mobiliteit en strategische infrastructuur. Ten aanzien van de Militaire Mobiliteitsverordening constateren deze leden dat tijdens de Transportraad voor het eerst een beleidsdebat zal plaatsvinden over deze verordening, met bijzondere aandacht voor weerbare infrastructuur en aanpassing van bestaande transportwetgeving. Deze leden vragen op welke wijze het kabinet dual-use infrastructuur meeneemt in de Nederlandse inzet en hoe investeringen in infrastructuur beter worden gekoppeld aan Europese veiligheids- en mobiliteitsdoelstellingen.

De leden van de CDA-fractie hebben tevens kennisgenomen van de uitgangspunten van AccelerateEU. Zij vragen hoe het kabinet de kansen en risico's beoordeelt van verdere flexibilisering van luchtvaartregels, waaronder anti-tankering en slotwaivers, mede in relatie tot duurzaamheid, leveringszekerheid en eerlijke concurrentie binnen de Europese luchtvaartsector. Ten aanzien van de Clean Corporate Vehicles-verordening vragen deze leden op welke wijze Nederland zich inzet voor behoud van ambitie binnen de verordening, nu meerdere lidstaten zich kritisch opstellen. Daarnaast vragen zij welke aanvullende Europese maatregelen het kabinet noodzakelijk acht om de elektrificatie van het zware wegvervoer richting 2030 verder te versnellen.

De leden van de CDA-fractie hebben daarnaast kennisgenomen van het fiche inzake de European Industry Maritime Strategy (EIMS). Deze leden vragen welke concrete initiatieven het kabinet bereid is te ondersteunen bij de verdere uitwerking van deze strategie. Tevens vragen zij waarom Nederland kritisch is op het criterium «Made in EU» binnen de maritieme maakindustrie-strategie en hoe wordt voorkomen dat Nederlandse bedrijven hierdoor Europese investeringen of ondersteuning mislopen.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van het fiche inzake de Europese havenstrategie. Deze leden onderschrijven het belang van sterke, veilige en weerbare Europese havens, mede gezien de geopolitieke ontwikkelingen en de strategische positie van Nederlandse zeehavens. Deze leden constateren dat de Europese Commissie met de havenstrategie een eerste stap zet, maar delen de analyse van de EVP-fractie dat verdere concretisering noodzakelijk is om kritieke infrastructuur daadwerkelijk te beschermen tegen ongewenste buitenlandse inmenging en strategische afhankelijkheden.Deze leden hebben in dat kader enkele vragen en opmerkingen. Ten aanzien van economische veiligheid en buitenlandse inmenging vragen deze leden op welke wijze Nederland tijdens de Transportraad zal inzetten op verdere concretisering van de veiligheidsparagraaf binnen de Europese havenstrategie. Tevens vragen zij welke concrete aanvullende maatregelen het kabinet op Europees niveau noodzakelijk acht om risico's van buitenlandse zeggenschap in havens tegen te gaan. Voorts vragen deze leden of de Minister bereid is in Europees verband actief te blijven pleiten voor een structureel Europees samenwerkingsmechanisme gericht op risicovolle investeringen, buitenlandse staatsinvloed en strategische afhankelijkheden in havens.

De leden van de CDA-fractie vragen ten aanzien van kritieke infrastructuur en nationale weerbaarheid hoe de Europese havenstrategie zich verhoudt tot de uitvoering van de aangenomen motie inzake het versterken van de weerbaarheid en economische veiligheid van Nederlandse havens door kritieke entiteiten aan te wijzen (Kamerstuk 31 409, nr. 500).

De leden van de CDA-fractie benadrukken dat havens steeds meer functioneren als geïntegreerde knooppunten binnen logistieke ketens en de interne markt. Zij vragen hoe Nederland zich inzet voor een sterkere koppeling tussen havenbeleid en de verdere integratie van logistieke ketens die daarmee verbonden zijn. Daarnaast vragen deze leden hoe het kabinet wil voorkomen dat vrachtstromen verschuiven naar havens buiten de EU en hoe nieuwe handelsroutes en internationale partnerschappen hierin worden meegenomen.

De leden van de CDA-fractie vragen ten aanzien van het Europese level playing field welke concrete verschillen tussen lidstaten het kabinet momenteel ziet als risico voor de concurrentiepositie en veiligheid van Nederlandse havens. Tevens vragen deze leden hoe het kabinet voorkomt dat lidstaten met minder strenge veiligheids- of investeringsregels een achterdeur vormen voor ongewenste buitenlandse invloed binnen de Europese haveninfrastructuur. Ten aanzien van de Raadsconclusies vragen deze leden op welke punten het kabinet de strategie verder wil aanscherpen en of aanvullende bindende maatregelen noodzakelijk worden geacht om de doelen van de Europese havenstrategie te realiseren.

De leden van de CDA-fractie vragen tot slot hoe het kabinet aankijkt tegen een gezamenlijke Europese aanpak van investeringen uit derde landen in strategische haveninfrastructuur, met het oog op economische veiligheid en een gelijk speelveld binnen Europa.

BBB-fractie

De leden van de BBB-fractie lezen dat de Raad spreekt over de situatie in het Midden-Oosten en de impact van de energiecrisis op de transportsector. Zij vragen de Minister hoe het kabinet voorkomt dat hogere brandstofprijzen, omvliegroutes, stijgende operationele kosten en onzekerheid in de internationale logistiek uiteindelijk vooral terechtkomen bij vervoerders, verladers, mkb'ers en consumenten. Kan de Minister aangeven welke concrete signalen het kabinet op dit moment ontvangt uit de wegtransportsector, luchtvaart, binnenvaart, zeevaart en logistieke ketens?

De leden van de BBB-fractie lezen dat het kabinet de Europese Commissie zal vragen voorbereid te zijn op een slotwaiver en versoepeling van anti-tankeringregels om brandstof te besparen. Deze leden vragen of het kabinet ook bereid is in Europees verband te pleiten voor tijdelijke, gerichte maatregelen voor transportondernemingen die direct worden geraakt door uitzonderlijk hoge energie- en brandstofkosten, mits deze maatregelen uitvoerbaar zijn en het gelijke speelveld niet verstoren.

De leden van de BBB-fractie lezen dat het kabinet positief staat tegenover het voorstel voor verduurzaming van zakelijke voertuigen en zelfs inzet op behoud van ambitie, terwijl meerdere lidstaten juist grote zorgen hebben over verplichtingen, rapportage en uitvoerbaarheid. Deze leden vragen de Minister hoe wordt voorkomen dat dit voorstel leidt tot nieuwe administratieve lasten, hogere kosten of indirecte druk op het mkb, ook al richt het voorstel zich formeel op grote ondernemingen. Kan de Minister daarbij specifiek ingaan op de gevolgen voor familiebedrijven, leasebedrijven, transporteurs, bouwbedrijven en ondernemers in regio's waar laadinfrastructuur en netcapaciteit nog onvoldoende beschikbaar zijn?

De leden van de BBB-fractie vragen daarnaast hoe het kabinet aankijkt tegen het non-paper van negen lidstaten die pleiten voor een niet-bindende aanpak van schone zakelijke voertuigen. Is de Minister

bereid zich in de onderhandelingen terughoudender op te stellen bij bindende normen zolang de randvoorwaarden, zoals netcapaciteit, laadpunten, betaalbare voertuigen en uitvoerbare rapportage, nog onvoldoende zijn geregeld?

De leden van de BBB-fractie lezen dat Nederland voornemens is de roadmap voor het Clean Transport Corridor Initiative te ondertekenen. Deze leden steunen het belang van goede laadinfrastructuur langs Europese corridors voor Nederlandse vervoerders, maar vragen hoe wordt geborgd dat dit niet alleen papieren ambitie wordt. Welke knelpunten rond netcapaciteit, ruimte, vergunningverlening en aansluiting van truckparkings worden met deze roadmap concreet opgelost?

De leden van de BBB-fractie lezen dat tijdens de Raad wordt gesproken over decarbonisatie van de transportsector na 2030. Deze leden vragen de Minister te bevestigen dat Nederland in Brussel blijft inzetten op een realistische en betaalbare transitie, waarbij elektrificatie wordt gestimuleerd waar dat kan, maar hernieuwbare brandstoffen beschikbaar blijven voor sectoren waar elektrificatie moeilijk of voorlopig niet haalbaar is, zoals luchtvaart, zeevaart, binnenvaart en zwaar transport.

De leden van de BBB-fractie lezen dat de Militaire Mobiliteitsverordening voor het eerst in een beleidsdebat wordt besproken en dat veel lidstaten kritisch zijn op het verplichtende karakter van militaire vereisten. Deze leden onderschrijven het belang van militaire mobiliteit, maar vragen hoe wordt voorkomen dat kosten voor het geschikt maken van bruggen, wegen, spoor, havens en vaarwegen terechtkomen op nationale of regionale infrabudgetten die nu al onder druk staan. Kan de Minister aangeven of Nederland inzet op voldoende Europese financiering en een duidelijk financieel voorbehoud?

De leden van de BBB-fractie lezen dat de Raad naar verwachting raadsconclusies vaststelt over de Europese Havenstrategie. Deze leden vinden het positief dat ook binnenhavens en achterlandverbindingen nadrukkelijk worden meegenomen. Kan de Minister aangeven hoe Nederland ervoor zorgt dat de strategie niet alleen draait om grote zeehavens, maar ook concreet bijdraagt aan sterke binnenhavens, goede vaarwegen, spoorverbindingen en regionale logistieke knooppunten?

De leden van de BBB-fractie vragen hoe de Minister in de Havenstrategie inzet op bescherming tegen ongewenste buitenlandse invloed, cyberdreigingen, georganiseerde criminaliteit en drone-dreigingen, zonder dat dit leidt tot een stapeling van nieuwe administratieve lasten voor havenbedrijven, binnenhavens en logistieke ondernemers. Kan de Minister aangeven of Nederland blijft pleiten voor een nationale contactstructuur of EU-werkgroep voor buitenlandse investeringen in havens?

De leden van de BBB-fractie lezen dat het Actieplan inzake beveiliging van en tegen drones inzet op registratie, identificatie, geofencing, een EU Trusted Drone Label en mogelijk registratie vanaf 100 honderd gram. Deze leden vragen hoe wordt voorkomen dat goedwillende gebruikers, zoals boeren, inspectiebedrijven, hulpdiensten, infrastructuurbeheerders en innovatieve mkb'ers, onnodig worden geraakt door extra registratielasten en procedures.

De leden van de BBB-fractie onderschrijven dat kwaadwillend dronegebruik bij havens, luchthavens, energie-infrastructuur, evenementen en vitale objecten serieus moet worden aangepakt. Tegelijk vragen zij de Minister te bevestigen dat operationele counter-dronebevoegdheden, inzet rond nationale veiligheid en besluitvorming over bescherming van

vitale infrastructuur primair nationale bevoegdheden blijven. Kan de Minister aangeven welke ruimte Nederland in Europees verband wel ziet voor samenwerking, bijvoorbeeld rond standaarden, dreigingsinformatie, oefeningen en gezamenlijke kennisontwikkeling?

Groep Markuszower

De leden van de Groep Markuszower maken zich zorgen als het gaat om de budgetoverschrijding van de implementatie van European Rail Traffic Management System (ERTMS). Hoewel de leden het nut en de noodzaak van het systeem erkennen, vinden zij dat de kosten de spuigaten uitlopen. Deze leden vragen zich af of het kabinet in Brussel kan inzetten op het verkrijgen van subsidie ten aanzien van de implementatie van ERTMS, teneinde de Nederlandse schatkist – en daarmee de Nederlander – te ontzien.

De leden van de Groep Markuszower erkennen dat ERTMS in de toekomst kan bijdragen aan een betere spoorinfrastructuur in Nederland. Wel zien de leden enkele beren op de weg. Deze leden vragen zich af hoe het zit met de toekomstige eisen van het systeem en of er nog nieuwe specificaties in de pijpleiding zitten.

De leden van Groep Markuszower zien moeilijkheden ten aanzien van ERTMS en de landsgrenzen ontstaan. De leden willen graag een update ten aanzien van de comptabiliteit op het TEN-T netwerk in relatie met ERTMS. Deze leden vragen zich specifiek af of de treinen nog wel de landsgrens over kunnen, gelet op het feit dat lidstaten verschillende versies implementeren, en welke maatregelen ten einde dat te regelen al genomen zijn.

De leden van de Groep Markuszower constateren dat het kabinet in het regeerakkoord heeft opgeschreven dat zij de vliegbelasting in Europa wil harmoniseren. Deze leden constateren dat de wijze waarop het kabinet dit denkt te bereiken onduidelijk is. Deze leden constateren verder dat Nederland de hoogste vliegbelasting van Europa heeft. Deze leden vragen aan het kabinet op welke wijze zij denkt de vliegbelasting te kunnen harmoniseren en de inzet hieromtrent uit te werken en aan de Kamer te doen toekomen.

De leden van de Groep Markuszower vinden het niet uit te leggen dat Nederland voornemens is de hoogste vliegbelasting van Europa in te voeren. Vooral omdat deze coalitie in het regeerakkoord heeft opgenomen dat een dergelijke vliegtaks in Europees verband geharmoniseerd dient te worden. Deze leden willen weten of het kabinet overweegt de voorgenomen verhoging van 2027 te schrappen, dan wel de vliegbelasting in zijn geheel te verlagen, nu buurland Duitsland heeft aangekondigd de vliegbelasting aanzienlijk te gaan verlagen.

De leden van de Groep Markuszower zien met pijn in de ogen toe hoe Nederlandse grensluchthavens de slag met hun Duitse concurrenten verliezen, aangezien de Duitse regering de vliegtaks van plan is te verlagen. Deze leden vragen zich derhalve af welke maatregelen, in nationaal en Europees verband, het kabinet voornemens is om te nemen om deze Nederlandse luchthavens de hand te reiken, dan wel te redden.