

**21 501-33 Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en  
Energie**

**Nr. 1212 Verslag van een schriftelijk overleg**

Vastgesteld 4 juni 2026

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de minister en staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 20 mei 2026 over de geannoteerde agenda bijeenkomst van EU-transportministers 8 juni 2026 te Luxemburg (Kamerstuk 21 501-33, nr. 1201).

De vragen en opmerkingen zijn op 26 mei 2026 aan de minister en staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 4 juni 2026 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,  
Huizenga

Adjunct-griffier van de commissie,  
Van der Graaf

## **Vragen en opmerkingen vanuit de fracties en reactie van de bewindspersoon**

### I. Wijzigingen in de agenda van de Transportraad

Er zijn nieuwe diversenpunten bijgekomen op de agenda van de Transportraad. Nederland zal twee diversenpunten inbrengen op de Transportraad over (1) International Railpassenger Platform en over (2) luchtvaartveiligheid - ordeverstoringende passagiers. Militaire mobiliteit stond in de geannoteerde agenda aangegeven als een beleidsdiscussie; dit is een diversenpunt geworden.

#### Diversenpunt van Nederland: International Railpassenger Platform (IRP)

Zoals aangekondigd in het schriftelijk overleg<sup>1</sup> naar aanleiding van de geannoteerde agenda van de informele bijeenkomst van EU-transportministers in Cyprus wordt het zesde voortgangsbericht van het platform internationaal personenvervoer voorbereid. Nederland is samen met Oostenrijk co-voorzitter van dit platform en verwacht dit zesde voortgangsbericht te presenteren tijdens de transportraad van 8 juni. Het rapport kan inzicht geven in de ontwikkeling van de markt voor internationaal personenvervoer in Europa en zal de voortgang van de samenwerkingsagenda tussen lidstaten en sector weergeven.

#### Diversenpunt van Nederland: luchtvaartveiligheid - ordeverstoringende passagiers

Het aantal ordeverstoringende passagiers neemt wereldwijd toe en vormt een groeiend risico voor de luchtvaartveiligheid. Deze ontwikkeling vraagt om een daadkrachtige en gezamenlijke aanpak. Nationale samenwerking alleen is daarbij onvoldoende; effectieve maatregelen vereisen juist ook Europese samenwerking en breed draagvlak onder de lidstaten. Een belangrijke stap in dit kader is het onderling delen van zwarte lijsten tussen

---

<sup>1</sup> [Kamerstukken II, 2026-2027, nr 21501-33-1198 \(23 april 2026\)](#)

luchtvaartmaatschappijen. Deze preventieve maatregel draagt bij aan het versterken van de veiligheid binnen de luchtvaartsector en geeft een duidelijk signaal af aan de samenleving dat ordeverstoring gedrag niet wordt getolereerd. Daarom heb ik dit onderwerp geagendeerd op de Transportraad. Ik zou graag samen met de lidstaten, de Europese Commissie en de luchtvaartsector onderzoeken hoe Europese luchtvaartmaatschappijen zwarte lijsten kunnen delen en hier draagvlak voor creëren tijdens de Transportraad.

#### Diversenpunten van lidstaten

- Oostenrijk vraagt aandacht voor de Europese spoorwegen industrie.
- Spanje vraagt aandacht voor het concurrentievermogen van spoorwegen industrie.
- Tsjechië vraagt aandacht voor het concurrentievermogen van het concurrentievermogen van goederenvervoer via spoor.
- Griekenland vraagt aandacht voor het 'European Rail Traffic Management System (ERTMS)'.
- België vraagt ook aandacht voor het ERTMS.

#### II. Beantwoording Schriftelijk Overleg t.b.v. de Transportraad op 8 juni in Luxemburg

##### **Vragen D66-fractie**

###### **Vraag 1**

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.

###### **Antwoord**

In de Raadsconclusies over de Europese Havenstrategie is opgenomen dat de havens een belangrijke rol vervullen in

de samenwerking op groene scheepvaartcorridors. Daarnaast wordt opgeroepen tot een versterkte samenwerking tussen havens, industriële clusters en hubs in het achterland om de circulaire economie te ondersteunen. Het kabinet zal deze belangen blijven benadrukken in de relevante Europese gremia zoals het European Ports Forum en in haar contacten met de Europese Commissie en andere Lidstaten van de EU.

## **Vraag 2**

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.

## **Antwoord**

De huidige *technical screening criteria* voor klimaatmitigatie zeevaart (hoofdstukken 6.10, 6.11 en 6.12 van de *Taxonomy Climate Delegated Act*) stammen uit 2021 en houden geen rekening met recentere wet- en regelgeving, zoals FuelEU Maritime en EU ETS. Ze zien bijvoorbeeld alleen op CO<sub>2</sub> en niet op andere broeikasgassen, staan niet toe om emissiereducties in de productie mee te wegen in de milieuprestaties van het schip, en zijn niet expliciet van toepassing op een aantal scheepstypen die voor Nederland van belang zijn, zoals bagger- en andere werkschepen.

## **Vraag 3**

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.

## **Antwoord**

Op grond van de ETS-richtlijn moeten lidstaten de ETS-veilingopbrengsten, of een financieel equivalent daarvan, inzetten voor klimaat- en energiedoelen. Voor de maritieme sector gaat het daarbij om ETS1 voor de zeevaart en, vanaf 2028, ETS2 voor de binnenvaart.

Voor de periode tot en met 2031 heeft het kabinet hieraan onder meer invulling gegeven met subsidies voor maritieme verduurzaming vanuit het Nationaal Groeifonds en het Klimaatfonds.

Het belang van steun voor de verduurzaming van de maritieme sector wordt onderschreven. De scheepvaart is een hard-to-abate sector, waarin naast internationale beprijzing via ETS en normering via FuelEU Maritime en RED III, gerichte en tijdige ondersteuning nodig blijft om de transitie richting klimaatneutraliteit in 2050 mogelijk te maken en tegelijkertijd de concurrentiekracht en strategische positie van de Nederlandse maritieme sector te ondersteunen.

Voor de periode na 2031 kunnen de effecten van ETS, waaronder eventuele lastenstijgingen voor de sector, opnieuw worden gewogen. Daarbij kan worden bezien of aanvullende maatregelen wenselijk zijn.

## **Vraag 4**

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.

### **Antwoord**

Havens zijn essentieel voor onze economie, veiligheid en strategische autonomie. Het kabinet spant zich daarom, zeker in tijden van geopolitieke spanningen, zowel nationaal als Europees nadrukkelijk in voor het verhogen van de weerbaarheid van havens.

De Europese Commissie heeft de afgelopen jaren het beleidsinstrumentarium ter bescherming van kritieke infrastructuur aanzienlijk versterkt. Onder meer via de *Critical Entities Resilience Directive*, *Network and Information Systems Directive 2*, *European Economic Security Strategy* en de herziening van de *Foreign Direct Investment* (FDI)-screeningsverordening. De Commissie zet via de Europese Havenstrategie een vervolgstap om risico's die samenhangen met de economische aanwezigheid van derde landen in Europese havens verder te beperken. Via onder meer het verduidelijken van het bestaande EU-instrumentarium met sectorspecifieke richtsnoeren voor de havensector en het ontwikkelen van een EU-breed raamwerk om buitenlandse investeringen in havens beter in kaart te brengen en te monitoren. Daarmee zijn reeds diverse Europese initiatieven aanwezig die de weerbaarheid van de EU tegen dit type dreiging te verhogen, maar ook een gelijk spelveld creëren en daarmee een *'race to the bottom'* voorkomen, waarbij individuele lidstaten tegen elkaar kunnen worden uitgespeeld door buitenlandse investeerders.

Het huidige Europees instrumentarium vormt naar het oordeel van het kabinet een solide basis voor de bescherming van havens tegen ongewenste buitenlandse invloeden. Nederland zal blijven oproepen tot een versterkte Europese inzet op de bescherming van kritieke infrastructuur en het tegengaan van ongewenste

buitenlandse invloeden. Indien geopolitieke, technologische of andere ontwikkelingen daartoe aanleiding geven, dient aanvullend instrumentarium te worden ontwikkeld.

Het kabinet ziet, gelet op de omvang van het huidige instrumentarium en de nog lopende implementatie van de bovengenoemde maatregelen in nationale wetgeving, op dit moment geen specifieke juridische en beleidsmatige voorstellen die de Commissie op dit moment dient te ontwikkelen. Daarnaast beschouwen diverse Europese Lidstaten het onderwerp voornamelijk als een nationale competentie, wat de mogelijkheden om in de nabije toekomst de nieuwe bindende beleidsinstrumenten te ontwikkelen beperkt.

IenW spant zich op nationaal niveau, samen met andere departementen, in om kritieke haveninfrastructuur onder het bestaand instrumentarium te plaatsen. Zo wordt de implementatie Wet kritieke Entiteiten (Wkke) en Cyberbeveiligingswet (Cbw) geïmplementeerd ten aanzien van kritieke haveninfrastructuur. Daarnaast onderzoeken de ministeries van Economische Zaken en Infrastructuur en Waterstaat momenteel of het toepassingsbereik van de Wet Vifo kan worden uitgebreid met (aanvullende) cruciale infrastructuur, zoals belangrijkste containerterminals. Hierbij wordt, op verzoek van de Kamer, nadrukkelijk rekening gehouden met de administratieve lasten en regeldruk voor bedrijven.

Het kabinet beziet of, en zo ja waar, op nationaal niveau, aanvullende maatregelen nodig zijn om ongewenste buitenlandse invloed in vitale haveninfrastructuur verder te beperken. Uw Kamer wordt hierover, conform de motie-Boelsma/Hoekstra c.s., na de zomer nader geïnformeerd. Bij de ontwikkeling van nieuw instrumentarium dient, naast de versterking van de nationale en Europese veiligheid, ook de doelmatigheid en effectiviteit, gevolgen voor regeldruk, concurrentievermogen en rechtszekerheid, landenneutraliteit te worden meegewogen.

Nederland heeft tot besluit nog geen kans gezien om het voorstel voor een EU-brede werkgroep en nationaal aanspreekpunt op het gebied van economische veiligheid plenair met andere Lidstaten te bespreken. Nederland zal dit aan de orde stellen op de eerstvolgende vergadering van het *European Ports forum*.

### **Vraag 5**

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 onwerkbaar 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.

### **Antwoord**

Het uitbreiden van veiligheidsmaatregelen in binnenhavens is juist bedoeld om een waterbedeffect te voorkomen. Om de belangen van kleine (zee)havens in de strijd tegen ondermijning te behartigen is het Platform Ondermijning Kleine Zeehavens opgericht. Hierin werken JenV, IenW, gemeentes en kleinere havens samen om een waterbedeffect te voorkomen en kleinere havens proportionele middelen te geven in de strijd tegen ondermijning. Het Platform Ondermijning Kleine Zeehavens is een initiatief van de sector waarin 'kleine' zeehavens verenigd zijn in een platform om ondermijning tegen te gaan.

Wat het antecedentenonderzoeken voor havenarbeiders betreft bestaat in NL sinds maart 2025 de mogelijkheid om bij een VOG-aanvraag te kiezen voor 'havengebied' als risicogebied. Hiermee kunnen werkgevers in de

havensector hun medewerkers gerichter laten screenen op relevante strafbare feiten die specifiek voor een havengebied relevant zijn. Dit draagt bij aan een betere controle op de toegang tot kwetsbare havengebieden en helpt ondermijnende (drugs)criminaliteit in de havens tegen te gaan.

Een EU-kader kan hierbij ondersteunend werken, bijvoorbeeld om te voorkomen dat havenarbeiders die in een andere lidstaat niet door de screening komen hier ook niet zomaar aan de slag kunnen.

### **Vraag 6**

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.

### **Antwoord**

Er is al langere tijd sprake van een krappe arbeidsmarkt en moeilijk vervulbare vacatures in logistieke en technische beroepen in zeehavens, zoals voor functies die belangrijk zijn voor de energietransitie. Deltalinqs (de ondernemersvereniging van de haven- en industriële bedrijven in Rotterdam) geeft aan dat er in 2025 circa 6.000 vacatures in de Rotterdamse haven openstonden. Daarnaast gaat de komende tien tot vijftien jaar ongeveer 30% van de mensen met pensioen, terwijl functies veranderen door energietransitie, digitalisering en automatisering. Om het tij te keren bestaan er in Nederlandse havenregio's al verschillende samenwerkingen tussen havenbedrijven,

onderwijsinstellingen, gemeenten en werkgeversorganisaties, zoals Deltalinqs en ORAM. Deze richten zich op leerwerktrajecten, Beroepsbegeleidende Leerwegplekken (BBL), stages, omscholing en zij-instroom. Het kabinet wil de bestaande regionale havenafspraken verbinden met de inzet uit de Europese havenstrategie en het Pact for Skills en de Union of Skills, die een belangrijk onderdeel vormt van de Europese inzet op concurrentievermogen. Door deze regionale aanpak te koppelen aan de Europese inzet op vaardigheden, hoogwaardige banen en sociale cohesie kan de Europese havenstrategie concreet bijdragen aan kansen voor praktisch opgeleiden en zij-instromers in de havenlogistiek, techniek en energietransitie. Daarbij zal het kabinet in het kader van de herziening van de Havennota 2020-2030 bezien hoe de nationale onderwijsprogramma's, vanuit het Actieplan Groene en Digitale Banen, zoals Sterk Techniekonderwijs, Techkwadraat, het Stagepact MBO en Leven Lang Ontwikkelen, beter kunnen worden verbonden met de regionale arbeidsmarktaanpakken in de Nederlandse zeehavens.

### **Vraag 7**

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.

### **Antwoord**

Nederland is voorstander van een sterk en doelmatig Europees instrumentarium voor de bescherming van vitale (haven)infrastructuur, waarbij waar nodig gelijk gebruik wordt gemaakt van bindende regelgeving. Dit draagt bij aan het waarborgen van een gelijk speelveld binnen de Europese Unie en aan het versterken van de weerbaarheid van de Unie als geheel.

De Europese Commissie heeft de afgelopen jaren het beleidsinstrumentarium ter bescherming van kritieke infrastructuur aanzienlijk versterkt - zie hiervoor ook het antwoord op vraag 4. Deze beleidsinstrumenten vormen in de ogen van het kabinet een solide basis voor de bescherming van havens tegen ongewenste buitenlandse invloeden en worden momenteel nationaal geïmplementeerd.

Het kabinet ziet op dit moment geen aanleiding om actief te pleiten voor nieuwe concrete bindende maatregelen op Europees niveau. Wel zal Nederland blijven oproepen tot een versterkte Europese inzet op de bescherming van kritieke infrastructuur en het tegengaan van ongewenste buitenlandse invloeden. Indien geopolitieke, technologische of andere ontwikkelingen daartoe aanleiding geven, kan verdere uitbreiding van het instrumentarium aan de orde

zijn. Het kabinet ziet hiervoor voldoende aanknopingspunten in de huidige Raadsconclusies. Het kabinet beziet tevens of, en zo ja waar, op nationaal niveau, aanvullende maatregelen nodig zijn om ongewenste buitenlandse invloed in vitale haveninfrastructuur verder te beperken. Uw Kamer wordt hierover, conform de motie-Boelsma/Hoekstra c.s., na de zomer nader geïnformeerd.

### **Vraag 8**

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.

### **Antwoord**

Het kabinet onderschrijft het belang van veilige integratie van drones in het luchtruim. Daarbij is het van belang dat eventuele detectie- en counterdrone maatregelen proportioneel zijn en plaatsvinden binnen de geldende nationale en Europese kaders voor privacy en gegevensbescherming. Ook in de verdere uitwerking van het Actieplan zal dit kritisch beoordeeld worden. Voor de uitwisseling van data en de proportionaliteit zijn de aanbieders en overheden gehouden en gebonden aan de strenge (inter)nationale regelgeving en privacyrichtlijnen.

### **Vraag 9**

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. 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.

### **Antwoord**

Het kabinet verwelkomt initiatieven van de Europese Commissie om de Europese drone-industrie te versterken, waaronder gezamenlijke inkoopinitiatieven en Drone Technology Hubs. Deze maatregelen kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan het versterken van innovatie, samenwerking en productiecapaciteit binnen Europa. Tegelijkertijd is het kabinet van mening dat deze maatregelen op zichzelf onvoldoende zijn om op korte termijn deze afhankelijkheid substantieel af te bouwen. We zullen dit nauwgezet monitoren en aanvullende acties ondernemen daar waar nodig.

Ik ondersteun het initiatief om de krachten te bundelen, ook op nationaal niveau. Zo ondersteun ik de nationale civiel-militaire samenwerking (dual-use) om de productiecapaciteit te verhogen. Op Europees niveau zal ik steun vragen om hogere prioriteit te geven aan het Europese dronesdossier. Dit om onafhankelijker te worden van de productie in derde landen.

### **Vragen VVD-fractie**

#### *Militaire mobiliteit*

#### **Vraag 10**

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.

### **Antwoord**

Nederland ziet de urgentie van het verbeteren van de militaire mobiliteitscorridors, en tegelijkertijd het risico van een verplichting gezien op de Rijksbegroting nauwelijks middelen zijn voorzien. Bij de onderhandelingen zoekt Nederland hier een balans tussen. Tevens vindt Nederland het van belang dat lidstaten voldoende ruimte behouden om te bepalen in welke gevallen transportinfrastructuur daadwerkelijk geheel aangepast moet worden aan de technische militaire vereisten, of wanneer andere noodzakelijke infrastructuuropgaven prioriteit moeten krijgen, die wellicht ook benut kunnen worden voor militaire transporten. Daarnaast geldt dat niet alle afwijkingen van de militaire technische vereisten in de praktijk leiden tot grote knelpunten en soms zijn er andere geschikte oplossingen mogelijk die minder kostbaar zijn. Het kabinet acht het wenselijk om hier op nationaal niveau verstandige keuzes in te kunnen blijven maken.

### **Vraag 11**

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?

### **Antwoord**

Het zoveel als mogelijk door laten draaien van de economie en maatschappij is nadrukkelijk onderdeel van de opgave van maatschappelijke weerbaarheid en militaire gereedheid. Dat wordt door Nederland ook concreet ingebracht bij de onderhandelingen. Bijvoorbeeld bij het EU voorstel om een solidarity pool in te stellen: Nederland acht het van belang dat bij afwegingen rond de inzet van civiele voertuigen en materieel ook de impact op het economische goederenvervoer in acht wordt meegenomen. Op nationaal niveau zijn Defensie en IenW in gesprek over de impact van militaire mobiliteit op het civiele goederenvervoer, waarbij het gaat om de beschikbaarheid van infrastructuur, materieel en personeel. Op dit moment wordt een analyse voorbereid, die de impact van militaire wegtransporten op de beschikbaarheid van infrastructuur voor civiele mobiliteit in kaart brengt. Streven is om die analyse eind 2026/begin 2027 afgerond te hebben. Na de zomer zal de Weerbaarheidstafel van het Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving ook met dit onderwerp aan de slag gaan. Tevens zal een Versnellingsnetwerk Civiel-Militaire samenwerking (CMS) starten waarbij verschillende stakeholders gezamenlijk een extra impuls geven aan de verhoging van de weerbaarheid tegen militaire en hybride dreigingen binnen de vitale IenW processen. Het geheel uitsluiten dat er verstoringen of knelpunten plaatsvinden, kan helaas niet. Grootschalige militaire doorvoerooperaties die door Nederland zullen plaatsvinden en het belang hiervan voor de bescherming van het bondgenootschappelijk grondgebied kunnen namelijk

leiden tot verdringing. De NCTV werkt samen met IenW en andere ministeries aan de ontwikkeling van een schaarstemethodiek die ingezet kan worden binnen de nationale crisisbeheersingsstructuur om eventuele schaarse logistieke capaciteit als gevolg van militaire mobiliteit te verdelen. Dit vergroot het belang van adequate dual-use infrastructuur en versterking van multimodaal gebruik van het transportsysteem, zoals beschreven in de Beleidsagenda Goederenvervoer: hoe robuuster de infrastructuur is ingericht, hoe beter militaire doorvoeroperaties en de continuïteit van civiele vervoersstromen in tijden van militaire crisis gewaarborgd kunnen worden.

*Situatie in het Midden-Oosten en impact op de transportsector*

**Vraag 12**

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?

**Antwoord**

Als het gaat om slots wordt vaak de 80/20 regel aangehaald. Deze regel stelt dat luchtvaartmaatschappijen ten minste 80% van hun slotseries moeten vliegen om het jaar daarna de slots opnieuw te krijgen. Versoepeling van deze slotregels door een slotwaiver is een breed begrip. Dat kan bijvoorbeeld betekenen dat luchtvaartmaatschappijen al hun slots mogen inleveren zonder het jaar daarna slots kwijt te zijn, maar het kan ook zien op een beperkte en tijdelijke flexibilisering van de 80/20 regel, om te zorgen dat luchtvaartmaatschappijen

hun vluchten efficiënter kunnen indelen om brandstof te besparen. Proportionaliteit is daarin inderdaad belangrijk.

Door de huidige situatie omtrent kerosinevoorraden en beschikbaarheid, is het niet noodzakelijk om op grote schaal vluchten te annuleren. Zolang er minder brandstof binnenkomt of geproduceerd wordt dan dat er gebruikt wordt, is het wel belangrijk om zuinig te zijn. Versoepeling van de slotregels stelt luchtvaartmaatschappijen in staat om zuiniger te zijn. Nu maken luchtvaartmaatschappijen keuzes om op bepaalde vluchten door te blijven vliegen om historische slots voor het volgende jaar veilig te stellen. Historische slots zijn van groot belang voor luchtvaartmaatschappijen. Door deze regels te versoepelen kan gegarandeerd worden dat passagiers vervoerd kunnen blijven worden, terwijl er minder noodzakelijke vluchten geannuleerd kunnen worden, of bijvoorbeeld vluchten gecombineerd kunnen worden. Belangrijke criteria daarbij zijn: Borgen van belangen passagiers, besparen schaarse brandstof en borgen dat besparingen ten gunste komen van Europese voorraden.

*Verduurzamen zakelijke voertuigen*

### **Vraag 13**

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?

### **Antwoord**

Het kabinet hecht net als de VVD-fractie grote waarde aan de uitvoerbaarheid van EU-regelgeving en het voorkomen van onnodige lasten. Daarom zet het kabinet ook in op

behoud van ambitie bij de behandeling van het *Clean Corporate Vehicles*-voorstel. Het kabinet is immers van mening dat bindende doelstellingen nodig zijn voor een werkbaar en handhaafbaar voorstel. Bindende doelstellingen zijn nodig om te zorgen dat het wetgevingsvoorstel en de bijgaande rapportageverplichting voor lidstaten niet enkel een wassen neus worden, maar daadwerkelijk de ingroei van emissievrije zakelijke voertuigen bij grote ondernemingen stimuleren. Deze ingroei vormt een wezenlijke bijdrage aan het gelijk speelveld in de EU en de beschikbaarheid van tweedehands elektrische voertuigen voor burgers en bedrijven. Ondanks dat de reikwijdte van de verordening onderhevig is aan de onderhandelingen in de Raad, inventariseert het kabinet op dit moment welke ondernemingen in Nederland binnen de verordening vallen, hoe de implementatie in Nederland georganiseerd kan worden en wat daarmee de indirecte gevolgen zouden kunnen zijn voor kleinere ondernemers.

#### *Decarbonisatie transportsector na 2030*

#### **Vraag 14**

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?

#### **Antwoord**

Het kabinet geeft prioriteit aan het zorgen voor sterke en weerbare vervoers- en mobiliteitssector waarbij we de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen stap voor stap verkleinen. Meer autonomie vraagt om energie en brandstoffen die we ook in Europa of dichterbij huis kunnen opwekken, produceren en beschikbaar maken. Dat betekent dat de mobiliteitssector zich verder moet aanpassen en meer gebruik moet maken van elektriciteit,

biobrandstoffen en synthetische brandstoffen. Met name elektrificatie draag bovendien voor burgers en ondernemers bij aan lagere operationele kosten door verminderde uitgaves aan fossiele brandstoffen. Door op die manier in te zetten op de verduurzaming van het de transportsector dragen we niet alleen bij aan de noodzakelijke emissiereductie op weg naar klimaatneutraliteit in 2050, maar vergroten we op de korte en lange termijn ook het concurrentievermogen en investeringszekerheid van bedrijven die bijdragen aan een schoner en veiliger Europa.

### *Maritieme maakindustrie*

#### **Vraag 15**

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?

#### **Antwoord**

Het kabinet is positief over de European Industry Maritime Strategy, die in het algemeen goed aansluit bij de kabinetsinzet. De borging van strategische onderdelen van de maritieme waardeketen is essentieel voor de Europese strategische autonomie, (economische) veiligheid en geopolitieke slagkracht zoals ook wordt bepleit in de nationale maritieme sectoragenda: *No guts, no Hollands glorie!*.<sup>2</sup> Dit streven wordt goed verwoord en deze belangen zijn goed verwoord in het voorstel.

In het voorstel van de Commissie wordt gesteld dat een strategisch gebruik van publieke aanbestedingen de vraag kan stimuleren voor strategische schepen die in de EU

---

<sup>2</sup> [No guts, no Hollands Glorie! - sectoragenda maritieme maakindustrie | Rapport | Rijksoverheid.nl](#)

gebouwd worden en die belangrijk zijn voor de weerbaarheid en economische veiligheid van de EU. In de hierboven genoemde sectoragenda en in het non-paper voor deze strategie<sup>3</sup> heeft het kabinet aangegeven het belangrijk te vinden bij aanbestedingen voor schepen verder te kijken dan alleen prijs. Daarbij kunnen ook publieke belangen worden meegewogen, zoals nationale vitale belangen (bijv. militaire veiligheid), strategische autonomie, kennisbehoud, innovatie en maatschappelijke waarde.

Tegelijkertijd is het kabinet terughoudend ten aanzien van een breed toegepast EU-voorkeursprincipe of een generiek Made in EU-criterium. Een dergelijk criterium kan leiden tot hogere kosten, minder innovatie en negatieve effecten op handelsrelaties, aangezien landen buiten de EU dan minder toegang hebben tot de Europese markt en mogelijk tegenmaatregelen nemen. Dat raakt in het bijzonder een open handelsland als Nederland. Daarnaast bouwen Nederlandse scheepswerven in sommige gevallen ook delen van schepen op locaties buiten de EU. Een Made in EU-criterium kan bovendien leiden tot extra regeldruk en administratieve lasten voor bedrijven.

Het kabinet is daarom van mening dat een eventueel voorkeursprincipe alleen onder strikte voorwaarden kan worden overwogen. Het moet nauwkeurig worden afgebakend en onderbouwd, in beginsel tijdelijk van aard zijn, uitsluitend als laatste redmiddel worden ingezet en de markttoegang voor (handels)partners van de EU moeten zo min mogelijk worden belemmerd. Daarbij moet het steeds verenigbaar blijven met WTO-regels en met een open handelsagenda.

*EU Havenstrategie*

## **Vraag 16**

---

<sup>3</sup> [Non-paper Towards a Resilient and Competitive European Maritime Industry | Rapport | Rijksoverheid.nl](#)

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?

### **Antwoord**

Zoals ook in het BNC-fiche werd aangegeven, onderschrijft het kabinet het standpunt van de Commissie dat een goed functionerende interne markt de havens ten goede komt. Het kabinet zet in op het wegnemen en voorkomen van ongerechtvaardigde interne-marktbelemmeringen en voor betere toepassing van huidige interne-marktregels. Dit doet het kabinet onder meer met de kabinetsbrede interne-markt actieagenda.

Op veel plaatsen in de strategie roept de Commissie de lidstaten op om op nationaal niveau actie te ondernemen. Momenteel werkt het ministerie van IenW aan een actualisering van de Havennota die begin volgend jaar naar de Tweede Kamer zal worden gestuurd. Dit is nog werk in uitvoering, maar in de Havennota zal zeker aandacht zijn voor de rol van havens als knooppunt in logistieke ketens, mede in relatie tot de Beleidsagenda Goederenvervoer<sup>4</sup>. Daarbij zal ook de verbinding met de Europese Havenstrategie worden gelegd.

### **Vraag 17**

De leden van de VVD-fractie vragen daarnaast aandacht voor marktwerking in de logistieke keten. In hoeverre deelt

---

<sup>4</sup> Kamerstuk 34 244, nr. 13 [Kamerbrief over Beleidsagenda Goederenvervoer | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl](#)

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?

### **Antwoord**

Het kabinet is het met de VVD-fractie eens dat een te grote marktconcentraties en verticale integratie in de maritiem logistieke sector door bedrijven uit derde landen dient te worden voorkomen. De Europese Commissie beschikt reeds over mededingingsinstrumenten om fusies, overnames en mogelijke misbruikposities te toetsen aan de Europese mededingingsregels. Indien concentraties leiden tot een significante beperking van de concurrentie, kan de Commissie voorwaarden stellen of transacties blokkeren. Zie ten aanzien van screening van investeringen in kritieke haveninfrastructuur het antwoord op vraag 4.

### **Vraag 18**

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?

### **Antwoord**

Er is geen concrete strategie- of uitvoeringsagenda aangekondigd vanuit de Europese Commissie. Bij de acties die de Commissie zelf op zich wenst te nemen zijn veelal indicatieve data aangekondigd waarop die acties hun beslag moeten krijgen. Deze zijn samengebracht in bijlage

3 bij de strategie. Zo verwacht de Commissie in 2027 een nieuwe Algemene Groepsvrijstellingsverordening (staatssteun) te presenteren en in 2028 een actieprogramma voor de binnenvaart en binnenhavens. Initiatieven kunnen worden gemonitord via documentenregister van de Commissie<sup>5</sup> en via de contacten tussen de Commissie en de betrokken departementen in Nederland. De Kamer zal op de gebruikelijke wijze worden geïnformeerd via het BNC-traject.

*Richtlijn gewichten en afmetingen zware wegvoertuigen*

### **Vraag 19**

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?

### **Antwoord**

Het kabinet ondersteunt de doelen van de herziening van Richtlijn 96/53/EG<sup>6</sup>, gericht op verduurzaming, harmonisatie en verbeterde handhaving. In de onderhandelingen zet het kabinet zich dan ook - rekening houdend met de ontwerpkaders van de infrastructuur - in voor werkbare grensoverschrijdende afspraken en het gebruik van hogere gewichten in het grensoverschrijdende vervoer. Wel is gebleken dat er andere lidstaten zijn die een lagere maximumstandaard in gewicht hanteren dan

---

<sup>5</sup> [Register van documenten van de Commissie](#)

<sup>6</sup> [Richtlijn 96/53/EG – Maximaal toegestane afmetingen en gewichten voor vrachtwagens, bussen en touringcars die deelnemen aan het internationale verkeer](#)

Nederland en terughoudend of afwijzend reageren op voorstellen voor verhoging van de maximumtonnage vanwege mogelijke zorgen over de weginfrastructuur. Het kabinet ziet echter ruimte voor een pragmatische oplossing waarbij grensoverschrijdend vervoer tussen lidstaten die Langere en Zwaardere Voertuigen (LZV's) nationaal reeds toestaan, beter mogelijk wordt en zet hier in de lopende onderhandelingen op in.

### *Clean Transport Corridor Initiative*

#### **Vraag 20**

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.

#### **Antwoord**

Een snelle opschaling van laadinfrastructuur op EU corridors is cruciaal voor het slagen van de transitie naar emissievrij internationaal goederenvervoer. De Verordening betreffende infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (AFIR) stelt concrete en bindende doelstellingen aan lidstaten voor de uitrol van laad- en tankinfrastructuur in de EU-lidstaten. Het *Clean Transport Corridor Initiative* (CTCI) pakt de knelpunten aan die een obstakel vormen voor de uitrol van laadnetwerken voor logistiek over lange afstanden. Zodoende draagt CTCI bij aan de realisatie van voldoende logistieke laadinfrastructuur.

Nederland wordt door andere landen gezien als gidsland in de transitie naar emissievrij vrachtvervoer. Binnen dit samenwerkingsverband heeft Nederland de kans om andere EU landen die achter lopen in deze transitie van opgedane kennis te voorzien. Dit is in het directe belang van Nederlandse vervoerders die over lange afstanden

transporteren en dus ook zullen moeten laden in andere EU landen, en is ook in het belang van het Nederlandse bedrijfsleven dat nieuwe innovaties kan exporteren naar het buitenland. Er is sector-brede steun voor dit initiatief en de *roadmap*.

### **Vragen 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.

### **Vraag 21**

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 desastreuus 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.

## **Antwoord**

Later dit jaar wordt de Kamer geïnformeerd over de mogelijkheden om de brandstoftransitieverplichting ook na 2030 voort te zetten. Daarmee wordt het gebruik van fossiele brandstoffen in wegverkeer en scheepvaart verder afgebouwd, terwijl voor personen- en het goederenvervoer over de weg de nadruk ligt op elektrificatie. In de huidige Brandstoftransitieverplichting telt elektrificatie ook mee. Nederland trekt bij het doortrekken van de brandstoftransitieverplichting samen op met andere EU-lidstaten. Doel hiervan is meer toekomstperspectief en investeringszekerheid te bieden aan Nederlandse bedrijven, waarbij eveneens aandacht is voor een gelijk speelveld.

Het door de Europese Commissie vorig jaar gepubliceerde Sustainable Transport Investment Plan bevat een maatregelenpakket dat gericht is op het aanbod en gebruik van hernieuwbare brandstoffen in lucht- en scheepvaart. Met ReFuelEU Aviation is er sinds 2025 Europese wetgeving die stuurt op een toenemende bijmenging van hernieuwbare brandstoffen (SAF) in de luchtvaart (2% nu tot oplopend naar 70% in 2050). De nationale SAF-roadmap richt zich op het verbeteren van de (Europese) wettelijke kaders, het stimuleren van additionele volumes SAF en het versterken van Nederland als productieland voor SAF. Voor de zeevaart stuurt FuelEU Maritime op een vermindering van de broeikasgasintensiteit, o.a. door het gebruik van hernieuwbare brandstoffen. Op nationaal niveau wordt later dit jaar de Visie Verduurzaming Bunkerbrandstoffen gepubliceerd en wordt met de Roadmap Brandstoftransitie in de Zeevaart de brandstoftransitie gefaciliteerd.

Met het oog op 2040 wordt onderzocht of een deel van de productiecapaciteit voor biobrandstoffen in het wegverkeer kan worden ingezet voor de lucht- en scheepvaart en chemische industrie, welke – conform het duurzaamheidskader biograndstoffen – op de (middel)lange termijn nog gebruik zullen maken van biograndstoffen. Ondanks dat de nieuwverkoop van wegvoertuigen vrijwel

volledig zal elektrificeren, zullen er in het wegverkeer ook nog biobrandstoffen nodig zijn – maar afnemend – om aan klimaatdoelstellingen te voldoen. Naast de (tijdelijke) inzet van rest- en afvalstromen verkent het kabinet ook de mogelijkheden van grondstoffen afkomstig van de landbouwsector voor biobrandstofproductie, zoals tussengewassen. In de toekomst zullen meerdere sectoren, bijvoorbeeld ook de bouw en de chemische sector, gebruik maken van biograndstoffen (afkomstig van de landbouwsector) om te verduurzamen. Om die reden stelt het kabinet een biograndstoffenstrategie op, die een visie op de rol van biograndstoffen in 2050 bevat en een aantal richtingwijzers om daar te komen. De Kamer wordt hier na de zomer over geïnformeerd.

## **Vraag 22**

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 veel 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?

## **Antwoord**

Voor het verduurzamen van mobiliteit vormt daar waar dat kan elektrificatie de hoofdroute. Voor zwaar wegtransport, scheepvaart en luchtvaart zal echter ook de inzet van biobrandstoffen en synthetische brandstoffen voor een aanzienlijk deel nodig zijn.

Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) heeft in haar Onderzoek Toekomstverkenning WLO<sup>7</sup> onder andere de gevolgen van de klimaattransitie onderzocht voor het goederenvervoer. Dit onderzoek toont aan dat scenario's die uitgaan van een snelle klimaattransitie (relatief snelle CO<sub>2</sub> reductie door de internationale gemeenschap) meer overslagvolumes genereren bij Nederlandse zeehavens. Een snelle klimaattransitie leidt tot een snelle afname van fossiele energiedragers, die vervangen worden door duurzame energiedragers en biograndstoffen. De energiedichtheid van biograndstoffen is echter over het algemeen lager dan die van fossiele grondstoffen. Daarom voorziet PBL dat er meer tonnen biograndstoffen moeten worden vervoerd dan van fossiele grondstoffen. Doordat in deze scenario's de Nederlandse zeehavens ook deels de Duitse industrie blijven voorzien van grondstoffen, zorgt dit voor een relatieve toename van het overslagvolume van duurzame grondstoffen.

Het kabinet is van mening dat de Nederlandse zeehavens van groot belang blijven voor de economie en voor een duurzame energievoorziening van Nederland en Europa. Dit is ook verwoord in de kabinetsreactie<sup>8</sup> op de Europese Havenstrategie. Bij de totstandkoming van nieuwe EU-regelgeving of bij herziening van bestaande EU-regelgeving zal Nederland ervoor pleiten dat rekening wordt gehouden met de transitie in havenindustriële clusters en de gevolgen daarvan voor de concurrentiepositie, het vestigingsklimaat en de ruimtelijke ontwikkeling in zeehavens zelf.

### **Vraag 23**

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.

---

<sup>7</sup> <https://www.wlo2025.nl/system/files/document/2025-07/pbl-2025-toekomstverkenning-wlo-cahier-mobiliteit-5454.pdf>

<sup>8</sup> <https://open.overheid.nl/documenten/16636e31-ee97-4b6d-9319-f61dd11b136a/>

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?

### **Antwoord**

Het kabinet onderschrijft het belang van goed grensoverschrijdend spoorvervoer en een geharmoniseerd kader voor het boeken van een ticket voor een reis over verschillende vervoersaanbieders, ook over de grens. De Europese Commissie heeft op 13 mei het passagierspakket gepubliceerd met wetsvoorstellen voor multimodale boekingsdiensten, spoor kaartverkoop en een beperkte herziening van de passagiersrechtenverordening spoor. Met de voorstellen beoogt de Commissie het aanbod van internationale spoor tickets en de rechten van de internationale treinreiziger te bevorderen, alsmede de transparantie en eerlijke weergave van verschillende reisopties. Met dit alles probeert de Commissie het internationaal personenvervoer te stimuleren. Passagiers- en consumentenorganisaties zijn voorstanders van de voorstellen. De vervoerssector is verdeeld.

Het kabinet werkt nu aan een BNC-fiche met het kabinetsstandpunt ten behoeve van de onderhandelingen tussen Raad, Europees Parlement en Commissie. Dit fiche wordt naar verwachting in juni aan de Kamer toegestuurd. Het Europees onderhandelingstraject start in juni en duurt normaliter 2 tot 2,5 jaar voordat de voorstellen in werking kunnen treden. Het kabinet zet in op actieve consultaties met andere lidstaten.

### **Vragen CDA-fractie**

#### **Vraag 24**

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.

### **Antwoord**

Bij de Nederlandse inzet kijken we naar praktische uitvoerbaarheid van de verordening, het bundelen van mogelijkheden voor zowel militair als civiel, en de impact van de verordening op de civiele maatschappij en economie. Bij het laten voldoen van de transportinfrastructuur aan de militaire vereisten gaat het om infrastructuur voor dual-use gebruik. Specifiek voor spoor geldt bovendien dat een deel van de dual-use vereisten<sup>9</sup> overlapt met de civiele TEN-T vereisten.

### **Vraag 25**

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.

### **Antwoord**

Het kabinet ziet kansen in versoepeling van de slotregelgeving. In de beantwoording op vraag 12 is hierop ingegaan. Versoepeling van de slotregelgeving kan in relatie tot duurzaamheid en leveringszekerheid een positieve bijdrage leveren. Zo kan bijvoorbeeld brandstof bespaard worden als minder gevulde vluchten onder voorwaarden samengevoegd kunnen worden. Vanwege al

---

<sup>9</sup> Uitvoeringsverordening (EU) 2021/1328 van de Commissie van 10 augustus 2021 tot nadere bepaling van de infrastructuurvereisten die van toepassing zijn op bepaalde categorieën infrastructuur voor tweërlei gebruik overeenkomstig Verordening (EU) 2021/1153 van het Europees Parlement en de Raad ([Uitvoeringsverordening - 2021/1328 - EN - EUR-Lex](#)).

genomen maatregelen in het Verenigd Koninkrijk en Turkije komt versoepeling van deze regels ook de eerlijke concurrentie in het brede speelveld ten goede.

Ten aanzien van anti-tankering hecht het kabinet belang aan een geharmoniseerde Europese aanpak. Deze aanpak moet rekening houden met enerzijds de risico's ten aanzien van brandstofschaarste die zich op de korte termijn zouden kunnen aandienen en anderzijds de noodzaak voor stabiel en consistent langetermijnbeleid ten behoeve van de energietransitie. Het kabinet blijft met lidstaten en de Europese Commissie in gesprek en steunt de volgorde van (mogelijke) maatregelen zoals deze in AccelerateEU zijn opgenomen.

### **Vraag 26**

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.

### **Antwoord**

Het kabinet moet zich pragmatisch verhouden ten opzichte het krachtenveld rond het *Clean Corporate Vehicles*-voorstel. In het BNC-fiche<sup>10</sup> heeft het kabinet aangegeven in eerste instantie in te willen zetten op het verhogen van de doelen, het schrappen van de doelen voor laag-emissievoertuigen en de uitbreiding van de reikwijdte naar zware bedrijfsvoertuigen. Voor deze inzet bleek in de Raad onvoldoende steun. De inzet van het behouden van ambitie richt zich daarom in deze fase van de onderhandelingen op het behouden van bindende doelstellingen in de verordening, in samenspraak met gelijkgestemde lidstaten.

---

<sup>10</sup> Kamerstukken II, 2025-26, 22 112, nr. 4271.

De elektrificatie van het zware wegvervoer komt in Europa langzaam maar zeker op gang. Vorig jaar waren 5% van alle nieuw verkochte zware voertuigen emissievrij, in vergelijking met 2,5% in 2024. De verwachting is dat het aandeel emissievrije zware voertuigen in de nieuwverkopende komende jaren zal blijven toenemen, omdat het steeds voordeliger wordt om elektrisch te rijden in vergelijking met rijden op diesel. De versnelling van de uitrol van laadinfrastructuur is het belangrijkste aandachtspunt in de EU om de elektrificatie van het zware wegvervoer richting 2030 verder te versnellen. Vooral voor het langeafstandsvervoer is de opschaling van publieke logistieke laadinfrastructuur cruciaal. Nederland is koploper in Europa op dit gebied. Europese maatregelen zouden zich erop moeten richten, dat andere lidstaten op hetzelfde tempo als Nederland laadinfrastructuur kan uitrollen. Met de ondertekening van de *Clean Transport Corridor Initiative* (CTCI) wordt hierop ingezet. Daarnaast is het belangrijk, dat de alle lidstaten de wettelijk bindende AFIR-doelen voor laadinfrastructuur in 2030 halen. Verder had Nederland graag gezien dat er bindende doelen komt voor zware voertuigen in het Commissievoorstel voor *Clean Corporate Vehicles*-voorstel, maar hiervoor is momenteel geen draagvlak binnen de Raad.

### **Vraag 27**

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.

### **Antwoord**

Het kabinet is zoals gezegd positief over de European Industry Maritime Strategy, die aansluit bij onze nationale maritieme agenda, en is voornemens een proactieve rol te

spelen bij de verdere uitwerking van de strategie. De bredere inzet van het kabinet t.a.v. het voorstel staat beschreven in het BNC-fiche dat reeds met uw Kamer is gedeeld. Daarin staat onder andere dat het kabinet voornemens is een actieve rol te spelen bij de verdere uitwerking van de *EU Industrial Maritime Value Chains Alliance*. Bovendien volgt het kabinet de uitwerking van de verschillende financieringsinstrumenten die de Commissie in de strategie heeft aangekondigd zoals rond het koploperproject *Shipyards of the future* dat ook was opgenomen in de Nederlandse sectoragenda. Ten aanzien van de governance ziet het kabinet ook een rol voor Nederland in de nieuw opgerichte *High-Level Maritime Industry & Ports Board*. Het feit dat Nederland terughoudend is op het Made in EU criterium betekent niet dat Nederland hierdoor Europese investeringen of ondersteuning misloopt. Het kabinet neemt juist een proactieve rol in de verdere uitwerking van de strategie en de verschillende financieringsinstrumenten. Hiermee tracht het kabinet te voorkomen dat Nederlandse bedrijven Europese investeringen of ondersteuning mislopen. Voor de verdere beantwoording t.a.v. het Made in EU criterium verwijs ik u naar het antwoord op vraag 15.

### **Vraag 28**

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.

### **Antwoord**

De Europese Havenstrategie is een mededeling van de Europese Commissie. De Transportraad kan hier geen wijzigingen op aanbrengen aangezien het een voornemen van de Commissie betreft. Op basis van deze mededeling van de Commissie worden Raadsconclusies vastgesteld. Hierin wordt vastgelegd hoe de Raad van EU Lidstaten aankijkt tegen de havenstrategie van de Commissie. In de Raadsconclusies wordt uitgebreid ingegaan op veiligheid binnen het hoofdstuk “protect and secure ports”.

Nederland heeft tijdens de discussies over de raadsconclusies onder meer gewezen op het belang van een nationaal aanspreekpunt en een Europese werkgroep op het gebied van economische veiligheid. Daarnaast acht Nederland het van belang dat binnen de initiatieven die voortvloeien uit de Havenstrategie de komende jaren expliciet aandacht wordt besteed aan nieuwe technologieën in havens, waaronder AI en autonoom vervoer, evenals aan de veiligheid van havencommunicatie- en datasystemen. De Raadsconclusies bieden naar het oordeel van het kabinet voldoende aanknopingspunten voor verdere concretisering van het Europese veiligheidsbeleid en het kabinet zal zich daarvoor verder inzetten binnen de bestaande Europese gremia, zoals het European Ports Forum, de European Ports Alliance en het EU maritime security comité.

### **Vraag 29**

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.

**Antwoord**

Het huidige Europese instrumentarium vormt naar het oordeel van het kabinet een solide basis voor de bescherming van havens tegen ongewenste buitenlandse invloeden – zie hiervoor ook het antwoord op vraag 4. Mede gezien de lopende implementatie van de genoemde maatregelen kan op dit moment nog niet definitief worden vastgesteld of, en zo ja, op welke onderdelen aanvullende Europese of nationale instrumenten noodzakelijk zijn om eventueel resterende veiligheidsrisico's effectief te adresseren. Nederland zal blijven oproepen tot een versterkte Europese inzet op de bescherming van kritieke infrastructuur en het tegengaan van ongewenste buitenlandse invloeden. Indien geopolitieke of technologische ontwikkelingen daartoe aanleiding geven, dient aanvullend instrumentarium te worden ontwikkeld. Het kabinet onderzoekt of, en zo ja waar, op nationaal niveau, aanvullende maatregelen nodig zijn om ongewenste buitenlandse invloed in vitale haveninfrastructuur verder te beperken. Uw Kamer wordt hierover, conform de motie-Boelsma/Hoekstra c.s., na de zomer nader geïnformeerd.

**Vraag 30**

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).

**Antwoord**

Het kabinet zet in op een aanpak ter bescherming van kritieke haveninfrastructuur op Europees en nationaal niveau. De Europese Havenstrategie geeft de inzet en richting van de Commissie over hoe het bestaand Europees instrumentarium in de komende periode dient te worden doorvertaald voor de havensector.

IenW spant zich op nationaal niveau, samen met andere departementen, in om kritieke haveninfrastructuur onder het bestaand Europees instrumentarium te plaatsen.

Daarnaast wordt ingezet op het uitbreiden van het toepassingsbereik van de wet Veiligheidstoets investeringen fusies en overnames (Vifo) met de belangrijkste containerterminals. Ook wordt de toepassing van de Aanbestedingswet Defensie en Veiligheid (ADV) bezien, zodat rekening wordt gehouden met de risico's binnen de maritieme toeleveranciersketen.

Het kabinet beziet, conform de motie-Boelsma/Hoekstra c.s., of, en zo ja waar, op nationaal niveau, aanvullende maatregelen nodig zijn om ongewenste buitenlandse invloed in vitale haveninfrastructuur verder te beperken.

Bij de ontwikkeling van nieuw instrumentarium dient, naast de versterking van de nationale en Europese veiligheid, ook de doelmatigheid en effectiviteit, gevolgen voor regeldruk, concurrentievermogen en rechtszekerheid, landenneutraliteit te worden meegewogen. Uw Kamer wordt hierover, conform de motie-Boelsma/Hoekstra c.s., na de zomer nader geïnformeerd.

### **Vraag 31**

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.

### **Antwoord**

Zoals in de beantwoording van de vragen van de fractie van de VVD al werd aangegeven, roept de Commissie op veel plaatsen in de Havenstrategie de Lidstaten op om op nationaal niveau actie te ondernemen. Momenteel werkt het ministerie van IenW aan een actualisering van de

Havennota die naar verwachting begin volgend jaar naar de Tweede Kamer zal worden gestuurd. Dit is nog werk in uitvoering, maar in de Havennota zal zeker aandacht zijn voor de rol van havens als knooppunt in logistieke ketens, mede in relatie tot de Beleidsagenda Goederenvervoer. Daarbij zal ook de verbinding met de Europese Havenstrategie worden gelegd. De Europese Commissie houdt in de gaten in hoeverre het Europese emissiehandelssysteem (ETS) resulteert in verandering van routes. Nederland let scherp op de uitkomsten van dat onderzoek en zal zo nodig aandringen op aanpassingen, die natuurlijk niet ten koste mogen gaan van emissiereducties. Bovendien spant Nederland zich samen met andere lidstaten in voor ambitieuze mondiale maatregelen, in IMO verband, waarmee een wereldwijd gelijk speelveld zou worden gecreëerd.

### **Vraag 32**

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.

### **Antwoord**

Tijdens de discussie over de Raadsconclusies gaf een aantal lidstaten aan zich zorgen te maken over mogelijke weglekeffecten vanwege de Europese regels rond het Emission Trading System (ETS) en wilde deze lidstaten reeds maatregelen aangekondigd zien. Nederland ziet deze effecten voor Nederlandse zeehavens nog niet en vindt het bovendien nog te vroeg om te concluderen dat maatregelen nodig zijn. Zoals in het antwoord op de vorige vraag is aangegeven let Nederland scherp op de uitkomsten van het onderzoek van de Europese Commissie en zal zo nodig aandringen op aanpassingen, die natuurlijk niet ten koste

mogen gaan van emissiereducties. Het is belangrijk voor Nederland dat de Europese ambitie op het gebied van verduurzaming voor de scheepvaart onverminderd hoog blijft. Voor wat betreft de veiligheids- en investeringsregels zet Nederland in op een Europees breed eenduidige implementatie van de *Critical Entities Resilience Directive* (CER) en de *Network and Information Security Directive* (NIS2). Daarmee wordt zoveel als mogelijk voorkomen dat lidstaten binnen de EU er verschillende niveaus van veiligheids- of investeringsregels op nahouden.<sup>11</sup> Het ligt ook in de lijn der verwachting dat de Europese Commissie ter uitvoering van de havenstrategie nader zal inzetten op een gelijk veiligheidsniveau in alle EU-lidstaten, zoals via de richtsnoeren over *foreign direct investments*.

### **Vraag 33**

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.

### **Antwoord**

De havenstrategie is een mededeling van de Commissie zelf en zal niet verder worden aangescherpt via de Raadsconclusies. De Raadsconclusies bieden naar het oordeel van het kabinet momenteel voldoende aanknopingspunten om het beleid dat in de strategie is aangekondigd de komende tijd verder vorm te geven. Daarbij zijn verder bindende maatregelen op Europees niveau naar het oordeel van het kabinet momenteel niet noodzakelijk. Het kabinet is van mening dat eerst het bestaande EU-instrumentarium in de EU Lidstaten moet worden geïmplementeerd en ingezet. Daarna kan aan de hand van de havenstrategie verder worden gekeken. Het kabinet zal daarbij blijven pleiten voor een gecoördineerde aanpak tussen de lidstaten bij de implementatie van EU-

---

<sup>11</sup> (EU) 2022/2557 en (EU) 2022/255

regelgeving, om zo veel mogelijk een gelijk speelveld te waarborgen.

### **Vraag 34**

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.

### **Antwoord**

Het kabinet is voorstander van een gezamenlijke Europese aanpak en kijkt met belangstelling uit naar de richtsnoeren die de Europese Commissie daarvoor heeft aangekondigd. De raad verwelkomt dit initiatief ook in de raadsconclusies. Dit mede met het oog op het borgen van een gelijk speelveld en het versterken van de weerbaarheid van de Unie als geheel. Nederland zal daarom haar inzet blijven richten op een versterkte Europese aanpak van investeringen uit derde landen in strategische haveninfrastructuur. Zie ten aanzien van screening van investeringen in kritieke haveninfrastructuur het antwoord op vraag 4.

### **Vragen BBB-fractie**

#### **Vraag 35**

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?

### **Antwoord**

In Nederland zijn de gevolgen voor de nationaal en internationaal opererende transportsector duidelijk merkbaar. De impact verschilt per sector en per bedrijf en de effecten zijn niet altijd weg te nemen door die te compenseren. Het doel van het op 20 april gepresenteerde pakket is wel dat voorkomen wordt dat bedrijven onnodig omvallen en productiecapaciteit van solvabele en levensvatbare bedrijven verdwijnt door een tijdelijke economische schok.<sup>12</sup>

Het kabinet monitort de ontwikkelingen van de prijzen en de beschikbaarheid van brandstoffen, maar ook de gevolgen voor bedrijven. Het kabinet haalt onder andere signalen op via overleggen met het bedrijfsleven en via de maatregelgroepen die actief zijn naar aanleiding van het Landelijk Crisisplan Olie. Uit de verschillende gesprekken blijkt dat veel transportondernemers brandstofclausules hebben opgenomen in hun vervoerscontracten. Voor deze bedrijven is het mogelijk om prijsstijgingen door te berekenen aan afnemers. Omdat de facturering en betaling later plaatsvinden, legt dit wel een groter beslag op het werkkapitaal van deze ondernemingen, waardoor liquiditeitsproblemen kunnen ontstaan. Er zijn nog geen signalen dat dit op dit moment in omvangrijke mate het geval is. Vooralsnog ervaart de sector daarnaast geen problemen met de levering van brandstoffen.

### **Vraag 36**

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.

---

<sup>12</sup> Kamerbrief 'Acties Weerbaarheid Energieschok'

## **Antwoord**

Het kabinet overlegt in Europees verband om maatregelen van individuele lidstaten waar nodig op elkaar af te stemmen en om de inzet van de Europese Commissie te bespreken. Dit is essentieel om binnen Europa een gelijk speelveld te behouden, weglekeffecten te voorkomen en op het wereldtoneel een sterke positie te hebben. Wanneer dit niet speelt, verwacht het kabinet dat eventuele maatregelen bij de lidstaten zelf liggen (subsidiariteit).<sup>13</sup>

Dat de aandacht bij de Transportraad onder meer uitgaat naar de luchtvaartsector heeft twee redenen: de verstoring door de situatie in het Midden-Oosten raakt de kerosinemarkt relatief hard en veel afspraken over de luchtvaartsector zijn in Europees verband gemaakt of worden op Europees niveau met wereldwijde spelers afgesproken. Zo is een *slot waiver* alleen op Europees niveau mogelijk. Voor transport over land, weg en water zijn maatregelen op het niveau van Europese regelgeving op dit moment niet of minder aan de orde. Het kabinet pleit bijvoorbeeld bij de Commissie voor enkele gerichte, duurzame aanpassingen van het reguliere staatsteunkader.<sup>14</sup> Dit bevordert een gelijk speelveld binnen de EU, versterkt de internationale concurrentiepositie en versnelt de elektrificatie in de logistiek.

## **Vraag 37**

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

---

<sup>13</sup> Kamerbrief AccelerateEU

<sup>14</sup> Recent heeft de EC het METSAF-kader gepubliceerd, bedoeld om de gevolgen te kunnen beperken voor onder andere transportbedrijven.

specifiek ingaan op de gevolgen voor familiebedrijven, leasebedrijven, transporteurs, bouwbedrijven en ondernemers in regio's waar laadinfrastructuur en netcapaciteit nog onvoldoende beschikbaar zijn?

### **Antwoord**

Het wetgevingsvoorstel legt doelstellingen op aan EU-lidstaten. Het voorstel richt zich daarmee niet op mkb noch direct op grote ondernemingen. Lidstaten moeten zorgen voor een minimaal aandeel laag- en nul-emissie voertuigen in de nieuwe registraties door grote ondernemingen. Grote ondernemingen zijn ondernemingen die ten minste voldoen aan drie criteria: een balanstotaal van meer dan €20mln, een netto-omzet van €40mln en minimaal 250 werknemers. Mkb valt niet binnen deze definitie. Op dit moment heeft het kabinet nog niet kunnen vaststellen of het wetgevingsvoorstel gevolgen heeft of zou kunnen hebben (en in welke mate of waarom) op familiebedrijven, leasebedrijven, transporteurs, bouwbedrijven of ondernemers in regio's waar laadinfrastructuur nog onvoldoende beschikbaar is.

Ondanks dat de reikwijdte van de verordening onderhevig is aan de onderhandelingen in de Raad, inventariseert het kabinet op dit moment welke ondernemingen in Nederland binnen de verordening zouden vallen, hoe de implementatie in Nederland georganiseerd kan worden en wat daarmee de indirecte gevolgen zouden kunnen zijn voor mkb. De kabinetsinzet blijft, zoals geformuleerd in het BNC-fiche over dit wetgevingsvoorstel, om eventuele negatieve gevolgen voor het mkb zoveel mogelijk te beperken. Het minimaliseren van negatieve gevolgen van het wetgevingsvoorstel voor mkb is ook expliciet onderdeel van de Nederlandse inbreng in de Transportraad.

Het kabinet vindt het belangrijk om te benadrukken dat, op basis van huidig nationaal beleid en marktontwikkeling rondom de elektrificatie van de totale zakelijke vloot, de Europese doelstellingen in 2030 en 2035 door Nederland naar verwachting ruimschoots gehaald worden. De

Europese doelen blijven voor het kabinet ook wenselijk in andere lidstaten, omdat deze bijdragen aan een gelijk speelveld, emissiereductie in het wegvervoer, het vergroten van het concurrentievermogen van de automobielen sector en bovenal de voordelen van elektrificatie voor burgers en bedrijven. Het kabinet inventariseert eventuele indirecte gevolgen voor mkb. Daarbij benadrukt het kabinet dat dit ook positieve gevolgen kunnen zijn als gevolg van een groter aanbod van tweedehands elektrische voertuigen en de lagere operationele kosten die gepaard gaan met het gebruik van een elektrisch voertuig als gevolg van lagere brandstofuitgaven en onderhoudskosten.

### **Vraag 38**

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?

### **Antwoord**

Het kabinet heeft kennisgenomen van dit non-paper van deze negen lidstaten. Ondanks dat het kabinet het niet op alle punten eens is met deze lidstaten, blijkt uit het non-paper wel dat er binnen de Raad een brede consensus is over de belangrijke rol die zakelijke vloten spelen in de ingroei van emissievrije zakelijke voertuigen in de EU. Het kabinet vindt bovendien ook dat het *Clean Corporate Vehicles*-voorstel niet enkel een opzichzelfstaand initiatief moet zijn, maar onderdeel van een breder raamwerk aan EU- en nationale maatregelen die de ingroei van emissievrije voertuigen stimuleert. Het kabinet ziet het *Clean Corporate Vehicles*-voorstel als een belangrijk onderdeel binnen dat bredere raamwerk en bepleit daarom nog steeds voor het behoud van ambitie en bindende doelstellingen. Het kabinet is niet bereid zich op dit onderwerp terughoudender op te stellen.

Het kabinet verduidelijkt graag waarop het van mening verschilt met de negen lidstaten die het non-paper hebben ondertekend. Ten eerste willen de lidstaten geen bindende doelstellingen omdat er wordt gesteld dat de randvoorwaarden (zoals voldoende laadinfrastructuur) niet op orde zou zijn. De verplichte doelstellingen voor de uitrol van publieke laadinfrastructuur in de EU borgen dat in alle lidstaten een basisnetwerk wordt aangelegd waarmee de ingroei van elektrische personen- en bestelauto's wordt gefaciliteerd. Dit netwerk kan vervolgens marktgedreven meegroeien met de vraag. Werkgevers of ondernemers die in Nederland als gevolg van netcongestie niet (meteen) de mogelijkheid hebben om op eigen terrein (tijdig) private laadvoorzieningen te kunnen realiseren hebben een goed alternatief. Nederland heeft namelijk een bestaand en groeiend netwerk met voldoende publieke (snel)laders. Er zijn daarmee voldoende alternatieven voorhanden om medewerkers elektrisch te kunnen laten rijden. Daarnaast is het ondanks de netcongestie met mitigerende maatregelen vaak mogelijk om private laadvoorzieningen binnen de bestaande netaansluiting te realiseren zoals bijvoorbeeld met *loadbalancing* en/of batterijoplossingen. Ten tweede stellen de lidstaten dat het gebruik van nul- of laag-emissievoertuigen leidt tot meerkosten. Echter kan het gebruik van zero-emissie voertuigen juist leiden tot lagere operationele kosten voor ondernemers vanwege verminderde brandstofuitgaven en onderhoudskosten. Tot slot bepleiten de lidstaten eenvoud, juridische duidelijkheid en administratieve uitvoerbaarheid. Onnodige aanvullende verantwoordingsverplichtingen aan lidstaten en grote ondernemingen moeten voorkomen worden. Het kabinet is het op dat laatste punt volledig eens en vindt het daarom van belang dat de verordening effectief is. Deze effectiviteit vereist bindende doelstellingen.

### **Vraag 39**

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?

### **Antwoord**

De Clean Transport Corridor Initiative (CTCI) *roadmap* bevat concrete afspraken voor ondertekenende lidstaten die aansluiten bij de onderwerpen die de BBB-fractie noemt. Het betreft actiepunten over onder andere: het vergroten van transparantie over netcapaciteit, het stimuleren van anticiperende netinvesteringen, het versnellen en harmoniseren van vergunningprocedures, het versterken van netcapaciteiten en flexibiliteit en tot slot structurele data-uitwisseling en monitoring. Dit versnelt de realisatie van logistieke laadinfrastructuur in de EU. De CTCI *roadmap* adresseert daarmee concreet de knelpunten die ook in Nederland spelen, zoals beperkte netcapaciteit en lange wachttijden voor aansluitingen, trage en versnipperde vergunningverlening en onzekerheid bij investeerders door gebrek aan transparantie.

### **Vraag 40**

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.

### **Antwoord**

Het kabinet spant zich in voor een ambitieus Europees pakket om invulling te geven aan het doel van 90% emissiereductie in 2040 op weg naar klimaatneutraliteit in 2050. Het kabinet vindt het ook belangrijk dat duurzame

mobiliteit betaalbaar en toegankelijk is en blijft voor burgers. De prikkel tot elektrificatie binnen de vervoers- en mobiliteitssector moet daarom behouden blijven, gezien het potentieel hiervan in zowel het bereiken van emissiereductie als het vergroten van betaalbaarheid voor burgers. Het kabinet is van mening dat hernieuwbare brandstoffen voor het wegvervoer een transitiemiddel moet zijn richting elektrificatie. In het wegverkeer zal wel nog geruime tijd sprake zijn van een significant aandeel verbrandingsmotoren, waardoor hernieuwbare brandstoffen nodig zijn als sluitstuk om aan de tussentijdse klimaatdoelstellingen te voldoen. Het kabinet wil echter waarborgen dat het gebruik van de grondstoffen voor de productie van hernieuwbare brandstoffen voor het wegvervoer niet ten koste gaat van de noodzakelijke verduurzaming van *hard to abate* sectoren zoals lucht- en scheepvaart waarvoor elektrificatie nog niet altijd een optie is.

#### **Vraag 41**

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?

#### **Antwoord**

Gezien de grootte van de opgave zal Europese financiering niet voldoende zijn om de transportinfrastructuur te laten voldoen aan de militaire vereisten, mede gezien Nederlandse cofinanciering benodigd is. Nederland ziet de urgentie van het verbeteren van de militaire mobiliteitscorridors, en tegelijkertijd het risico van een verplichting gezien op de Rijksbegroting nauwelijks

middelen zijn voorzien. Bij de onderhandelingen zoekt Nederland hier een balans tussen, een financieel voorbehoud is daarbij een optie. Tevens vindt Nederland het van belang dat lidstaten voldoende ruimte behouden om te bepalen in welke gevallen transportinfrastructuur daadwerkelijk geheel aangepast moet worden aan de technische militaire vereisten, of wanneer andere noodzakelijke infrastructuuropgaven prioriteit moeten krijgen, die wellicht ook benut kunnen worden voor militaire transporten. Daarnaast geldt dat niet alle afwijkingen van de militaire technische vereisten in de praktijk leiden tot grote knelpunten en soms zijn er andere geschikte oplossingen mogelijk die minder kostbaar zijn. Het kabinet acht het wenselijk om hier op nationaal niveau verstandige keuzes in te kunnen blijven maken.

#### **Vraag 42**

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?

#### **Antwoord**

In de Europese havenstrategie wordt ook aan de binnenhavens een belangrijke rol toebedeeld. Niet alleen Nederland, maar verscheidene andere Europese lidstaten hebben in de discussie over de raadsconclusies specifiek aandacht gevraagd voor binnenhavens, vaarwegen, spoorwegen en achterlandverbindingen. Op meerdere plaatsen in de raadsconclusies wordt hier naar het oordeel van het kabinet ook goed op gereflecteerd. Concreet zal de ontwikkeling van de binnenhavens en de achterlandverbindingen de komende jaren vorm krijgen in de uitvoering van de verplichtingen uit de TEN-T

Verordening, mede in het kader van militaire mobiliteit en dual-use van infrastructuur.

### **Vraag 43**

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?

### **Antwoord**

Het kabinet onderkent dat een versterkte aanpak op het gebied van weerbaarheid ook aanvullende inspanning vraagt van (haven)bedrijven. Het kabinet acht deze maatregelen echter noodzakelijk met het oog op de nationale veiligheid, economische weerbaarheid en de bescherming van vitale infrastructuur.

Het kabinet zet erop in dat nieuwe maatregelen zoveel mogelijk uitvoerbaar, proportioneel en praktisch toepasbaar zijn. Nederland blijft zich daarom zowel nationaal als Europees inzetten om onnodige administratieve lasten te voorkomen, onder meer door informatieverzoeken beter te bundelen, bestaande rapportageverplichtingen zoveel mogelijk op elkaar aan te laten sluiten, dubbeling te voorkomen en te zorgen voor duidelijke en goed vindbare overheidsinformatie.

Het kabinet vindt actieve en structurele informatie-uitwisseling over buitenlandse investeringen van groot belang. Op nationaal niveau vindt deze dialoog reeds interdepartementaal plaats in diverse gremia. Daarnaast is als onderdeel van de implementatie van de Wet kritieke entiteiten (Wkke) een platform ingericht waar sector en overheid spreken over (economische) weerbaarheid en de bescherming van vitale infrastructuur.

Op Europees niveau blijft Nederland pleiten voor een structureel Europees samenwerkingsmechanisme gericht op risicovolle investeringen, buitenlandse staatsinvloed en strategische afhankelijkheden in havens.

#### **Vraag 44**

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.

#### **Antwoord**

Het kabinet ondersteunt het gebruik van drones voor maatschappelijke en economische toepassingen, waaronder in de landbouw en hulpdiensten. In de kabinetsreactie op het Actieplan is daarom benadrukt dat eventuele verplichtingen, zoals registratie-, identificatie- of certificeringseisen, proportioneel moeten zijn ten opzichte van het beoogde doel. Daarbij moet zorgvuldig worden afgewogen of de administratieve lasten en uitvoeringskosten opwegen tegen de verwachte meerwaarde van de maatregel.

Het kabinet zal in Europees verband aandacht vragen voor eenvoudige en uitvoerbare procedures, zodat de administratieve lasten voor gebruikers zoveel mogelijk worden beperkt. Tegelijkertijd dwingt de huidige geopolitieke situatie tot aanvullende maatregelen. Dat vraagt dus om goede balansvoering. Bij de verdere uitwerking van voorstellen zal het kabinet daarom steeds toetsen of de maatregelen noodzakelijk, proportioneel en uitvoerbaar zijn.

#### **Vraag 45**

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?

### **Antwoord**

Het kabinet ziet belangrijke meerwaarde in Europese samenwerking op terreinen waar gezamenlijke kennisopbouw, interoperabiliteit en informatie-uitwisseling kunnen bijdragen aan een effectievere aanpak van kwaadwillend dronegebruik. De voorstellen in het Actieplan richten zich daarom met name op kennisuitwisseling en het leren van elkaars ervaringen, zodat wordt voorkomen dat lidstaten afzonderlijk tegen dezelfde belemmeringen aanlopen. Nederland ondersteunt in dat kader initiatieven op het gebied van gezamenlijke oefeningen, uitwisseling van dreigingsinformatie, interoperabiliteit van counterdrone systemen en gezamenlijke ontwikkeling van technologische oplossingen. Zo steunt het kabinet de doorontwikkeling van het bestaande 'counter-drone Living Lab' van het 'Joint Research Centre' tot een 'EU counter-drone Centre of Excellence'.

Het Nederlandse beleid bevordert Europese samenwerking bij grensoverschrijdende dreigingen en systeeminteroperabiliteit, terwijl nationale bevoegdheden behouden blijven. Centraal staat een geïntegreerde aanpak waarin civiel-militaire samenwerking, nationale weerbaarheid, publiek-private partnerschappen en operationele uitvoering samenkomen. Dit beleid maakt ook verantwoord gebruik van de maatschappelijk en economische kansen van drones mogelijk, met waarborging

van veiligheid en publieke belangen, waardoor innovatie en duurzame economische ontwikkeling worden gestimuleerd.

### **Vragen Groep Markuszower**

#### **Vraag 46**

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.

#### **Antwoord**

IenW zet in op het verkrijgen van subsidie voor de implementatie voor ERTMS, zowel bij de ombouw van infrastructuur als materieel. Hiervoor zijn al een aantal projecten geïdentificeerd die mogelijk in aanmerking kunnen komen voor Europese subsidie onder het (komende) Connecting Europe Facility (CEF) van de Europese Unie. Tegelijk blijken de mogelijkheden hiertoe helaas in de praktijk beperkt. Onder andere vanwege de middelen die ook in Europa beperkt zijn en de strenge voorwaarden waaronder een Europees subsidieproject uitgevoerd moet worden.

#### **Vraag 47**

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.

#### **Antwoord**

Leveranciers ontwikkelen hard- en software op basis van verschillende specificaties (baselines/systeemversies). Aangezien ERTMS een digitaal systeem is, zullen er

wijzigingen blijven komen, net als bij een mobiele telefoon. Nieuwe specificaties bevatten correcties en/of extra functionaliteit, maar sluiten niet altijd naadloos aan op oudere versies. In ieder geval wordt in of na 2028 nieuwe functionaliteit omtrent het communicatiesysteem voorzien, genaamd Future Railway Mobile Communication System (FRMCS).

#### **Vraag 48**

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.

#### **Antwoord**

Internationaal kunnen landen verschillende toegestane versies invoeren, waardoor bij grensovergangen en internationaal rijdende treinen extra aanpassingen nodig kunnen zijn. Daarom is strak versiebeheer en goede afstemming met buurlanden noodzakelijk. Met België en Duitsland zijn hiervoor de gesprekken gaande.

#### **Vraag 49**

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.

#### **Antwoord**

De luchtvaart is een mondiale sector met een mondiale impact. Beprijzingsmaatregelen hebben daarom de meeste impact wanneer deze op een mondiaal, dan wel Europees, niveau worden geïmplementeerd. Het kabinet onderschrijft het belang van een gelijk speelveld voor de luchtvaartsector binnen Europa. Om die reden zal Nederland zich in Europees verband inzetten op een geharmoniseerde EU-vliegbelasting. Nederland zal actief de samenwerking zoeken met Europese lidstaten en de Europese Commissie. In het commissiedebat luchtvaart van 21 april jl. heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat toegezegd daartoe te beginnen via gesprekken met Duitsland en België. De kamer zal voor het einde van het jaar over deze gesprekken worden geïnformeerd.

### **Vraag 50**

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.

### **Antwoord**

De differentiatie naar afstand van het tarief van de vliegbelasting is afgelopen december aangenomen door het parlement. Vluchten over langere afstanden, die meer uitstoten, worden zwaarder belast. Het kabinet is nu niet voornemens de voorgenomen aanpassing van de vliegbelasting van 2027 te heroverwegen. Het kabinet volgt de ontwikkelingen in omringende landen, waaronder Duitsland en België, nauwgezet. Het onderzoek naar de vliegbelasting gedifferentieerd naar afstand wordt, conform motie Hoogeveen (JA21) (Kamerstuk 36 812, nr. 88), op dit moment geactualiseerd en voor Prinsjesdag met de kamer gedeeld. Ook zullen de effecten van de vliegbelasting

gedifferentieerd naar afstand vanaf 2028 periodiek gemonitord worden.

### **Vraag 51**

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.

### **Antwoord**

Het kabinet houdt rekening met de ontwikkelingen op de regionale grensluchthavens. Zo is de aanvraag voor de verruiming van de openingstijden door Groningen Airport Eelde overgenomen in het luchthavenbesluit dat vorig jaar is ingegaan. Daarnaast investeert het Rijk € 16,5 miljoen in het verbeteren van de landzijdige bereikbaarheid van Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport. Tegelijkertijd heeft het kabinet begrip voor de uitdagingen van de grensluchthavens. Het kabinet werkt aan de motie De Groot (VVD) en Goudzwaard (JA21) (Kamerstuk 31 936, nr. 1277), die het kabinet verzoekt om een analyse bij Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport uit te vragen naar hun concurrentiepositie in relatie tot luchthavens over de grens en hierin de hoogte van de huidige vliegbelasting te betrekken. Dit zal voor de begrotingsbehandeling met de kamer worden gedeeld.