

Vergaderjaar 2023–2024

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 1063**

**VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld 2 april 2024

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de reactie op het rapport «Herziening EU Slotverordening» (Kamerstuk 31 936, nr. 1130), de brief inzake de Nederlandse inzet voertuigdata (Kamerstuk 31 305, nr. 435), het fiche: Mededeling bestrijding drone dreigingen (Kamerstuk 22 112, nr. 3849), het fiche: Verordening capaciteit spoorweginfrastructuur (Kamerstuk 22 112, nr. 3822) en de geannoteerde agenda informele bijeenkomst van EU-transportministers van 3-4 april 2024 te Brussel (Kamerstuk 21 501-33, nr. 1059).

De vragen en opmerkingen zijn op 22 maart 2024 aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 2 april 2024 zijn de vragen beantwoord.

De fungerend voorzitter van de commissie,  
Postma

Adjunct-griffier van de commissie,  
Meedendorp

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

### Nederlandse inzet Voertuigdata

#### *PVV-fractie*

1.

**De leden van de PVV-fractie constateren dat de Minister het standpunt inneemt dat de consument zeggenschap over zijn of haar eigen voertuigdata moet kunnen hebben. Deze leden vragen derhalve of die zeggenschap óók de optie om data helemaal niet te laten vastleggen, al dan niet te delen met een online database bedoeld voor beschikbare niet-noodzakelijke diensten (onderhoud en reparatie uitgesloten), behelst.**

Sommige voertuigsystemen zijn verplicht, en kunnen niet functioneren zonder het verzamelen van data. Huidige wettelijke kaders daarbij zijn o.a. de Algemene Verordening Gegevensbescherming<sup>1</sup> (AVG) en de Dataverordening.<sup>2</sup> Dat betekent dat voertuigfabrikanten zich moeten houden aan principes zoals dataminimalisatie en doelbinding.

Het ministerie is in afwachting van Europese regelgeving wat betreft voertuigdata. De huidige Europese wetgeving stelt kaders voor het delen van gegevens, maar toegang tot en delen van voertuigdata kent uitdagingen die niet voldoende worden gedekt, zoals duidelijkheid over rollen en verantwoordelijkheden binnen de voertuigsector. Daarom benadrukt het ministerie het belang van deze regelgeving en het belang van tijdige publicatie daarvan. Het ministerie zet in op zeggenschap van de data bij de consument. Wij houden u op de hoogte van de voortgang.

2.

**De leden van de PVV-fractie stellen vast dat de Minister het standpunt inneemt dat de consument te allen tijde toestemming dient te verlenen over de bestemming van zijn of haar voertuigdata. Deze leden vragen zodoende hoe deze toestemming in de praktijk gegeven dient te worden, en hoe zich dit verhoudt tot occasions, waarbij mogelijk al door een voorgaande eigenaar toestemming is gegeven.**

Momenteel zijn er geen specifieke eisen aan hoe het vragen van toestemming eruit zou moeten zien. Fabrikanten moeten voldoen aan Europese privacywetgeving. Het ministerie beziet of er een aanvullend standpunt nodig is over hoe toestemming gevraagd dient te worden, en hoe zich dit bijvoorbeeld tot occasions verhoudt.

3.

**De leden van de PVV-fractie constateren dat de Minister het spionagerisico bij voertuigen, gefabriceerd in landen met een offensieve cyberstrategie erkent. Deze leden vragen nadrukkelijk aan de Minister wat de concreet te nemen maatregelen zijn om Nederlandse automobilisten en hun data te beschermen en op welke wijze dit gehandhaafd zal worden.**

Wanneer een voertuig op de Europese markt wordt geïntroduceerd, moet aan Europese typegoedkeuringseisen worden voldaan. Ongeacht uit welk land het voertuig komt. De EU stelt hierbij ook eisen aan de cybevei-

<sup>1</sup> Verordening (EU) 2016/679.

<sup>2</sup> Verordening (EU) 2023/2854.

ligheid<sup>3</sup> van een voertuig. Volgens deze regelgeving moeten fabrikanten maatregelen beschrijven en nemen om de cyberveiligheid van het voertuig(systeem) te garanderen. Dit wordt vervolgens gecontroleerd door een typegoedkeuringsautoriteit, zoals de RDW, voordat het voertuig de markt op gaat. Het risico van misbruik van voertuigdata is een onderwerp waar binnen de EU steeds meer over wordt gesproken, en waar Nederland actief aandacht voor vraagt.

**4.**

**De leden van de PVV-fractie zijn van mening dat de Minister zichzelf in een spagaat heeft gebracht. Enerzijds wordt gepleit voor zeggenschap van de voertuigbestuurder, terwijl anderzijds het gevaar van spionage door derde landen met een offensieve cyberstrategie wordt erkend. Deze leden willen om die reden weten hoe enerzijds het zelfbeschikkingsrecht (zeggenschap) in verhouding staat tot anderzijds het ingrijpen van de overheid, indien er sprake zou zijn van een onaanvaardbaar hoog risico op, óf feitelijke spionage, door landen met een offensieve cyberstrategie.**

Zeggenschap over data gaat erom dat de consument zelf beslist wie er toegang heeft en/of krijgt tot haar data. In het geval van voertuigen is het nodig dat bepaalde data wordt verzameld om het voertuig veilig te kunnen gebruiken. De consument kan dus toegang geven tot haar data aan fabrikanten in landen met een offensieve cyberstrategie. U schetst een terecht dilemma. Wanneer de EU een wetgevend voorstel publiceert over data uit voertuigen, zal het ministerie actief aandacht vragen voor de balans tussen zeggenschap over data tegenover cyberveiligheid.

**VVD-fractie**

**5.**

**De leden van de VVD-fractie zijn positief over de inzet van Nederland om de Europese Commissie te overtuigen om sector-specifieke wetgeving voor voertuigdata zo snel mogelijk te publiceren. Is de Minister bereid om de noodzaak van een zo snel mogelijke publicatie van wetgeving voor voertuigdata bij de Transportraad te adresseren, mede met het oog op het werkprogramma van de Europese Commissie?**

Het ministerie heeft afgelopen januari een joint call naar de Europese Commissie (hierna: Commissie) gestuurd<sup>4</sup>, waarin zij aandacht vraagt voor het belang van sectorspecifieke wetgeving voor voertuigdata, als ook tijdige publicatie daarvan. De joint call is gesteund door Denemarken, Finland, Ierland en Oostenrijk. Aangezien het op 3-4 april a.s. een informele bijeenkomst betreft waarbij de agenda geen logische aanknopingspunten biedt voor het adresseren van dit specifieke agendapunt, wordt de mogelijkheid onderzocht om dit onderwerp als diversienpunt op te nemen tijdens de aankomende formele transportraad op 18 juni a.s.

**6.**

**De leden van de VVD-fractie onderschrijven de eerdere uitspraak van de Minister dat autorijders zelf zeggenschap hebben over hun data. Deze leden zijn van mening dat de bestuurder van een voertuig zelf beslist met wie of wat hij zijn data deelt. In hoeverre wordt dit uitgangspunt gedeeld door andere lidstaten? Deze**

<sup>3</sup> Verordening (EU) 2019/2144.

<sup>4</sup> Joint call access to vehicle data – PR EU, Brussels | The Netherlands and PR EU, Brussels (netherlandsandyou.nl)

**leden vragen, mede gelet op de vorige vraag, hoe de totale stemverhouding is op dit punt, mochten zich wijzingen voordoen ten aanzien van vervoersdata.**

Omdat er nog geen voorstel voor sectorspecifieke wetgeving voor voertuigdata ligt, hebben de lidstaten nog geen formele posities ingenomen. De stemverhouding is daarmee nog niet te bepalen. Wel probeert Nederland bij verschillende lidstaten te peilen welke richting hun formele positie mogelijk opgaat. De lidstaten die de joint call hebben gesteund (Denemarken, Finland, Ierland en Oostenrijk) delen in ieder geval het belang van sectorspecifieke regelgeving, als ook het belang van tijdige publicatie.

**Herziening EU Slotverordening**

***D66-fractie***

**7.**

**De leden van de D66-fractie hebben de brief over de EU-slotverordening met interesse gelezen. Zij delen de opvatting van de Minister dat er op basis van de huidige Slotverordening slecht gestuurd kan worden op componenten zoals netwerkqualiteit en duurzaamheid. Deze leden hebben de Minister eerder gevraagd om in de Raad te verzoeken om een betere manier van sturing door de lidstaat zelf, waarbij uitdagingen – zoals geluids-overlast – kunnen worden meegenomen in de afwegingen. Deze leden lezen het specifieke onderscheid dat de Minister maakt tussen gebruiksrechten en eigendomsrechten. Daarbij wordt aangegeven dat het «feit dat een luchtvaartmaatschappij volgens de regels een historische aanspraak kan maken op een slotreeks niet betekent dat een luchtvaartmaatschappij het recht heeft op het verkrijgen van deze slots. Immers, hiervoor is wel vereist dat de capaciteit hiervoor beschikbaar is.» Kan de Minister uitweiden hoe dit zich verhoudt tot de eerder opgeschorte beëindiging van het anticiperend handhaven?**

De basis om te komen tot het toewijzen van slots betreft de capaciteitsdeclaratie die tweemaal per jaar wordt vastgesteld door de luchthavenexploitant, één voor het zomer- en één voor het winterseizoen. Voor vaststelling van de capaciteitsdeclaratie dient de luchthavenexploitant rekening te houden met de technische, operationele en milieubeperkingen die op dat moment (zullen) gelden. In de capaciteitsdeclaratie staat hoeveel slots er in een seizoen toegewezen kunnen worden door de onafhankelijke slotcoördinator op de betreffende luchthaven. Op 14 november jl. is – wegens de lopende cassatieprocedure en de stellingname van de Europese Commissie – de Kamer geïnformeerd over het opschorten van het besluit om per 31 maart 2024 het anticiperend handhaven te beëindigen en de experimenteerregeling niet in werking te laten treden.<sup>5</sup> Voor de vaststelling van de capaciteitsdeclaratie houdt de luchthavenexploitant vooralsnog rekening met huidige praktijk. Zodra zich wijzigingen voordoen, zullen die door de luchthavenexploitant moeten worden meegenomen bij de vaststelling van komende capaciteitsdeclaraties.

**8.**

**Hierbij schaarde het Amerikaanse Ministerie van Transport zich achter JetBlue die mogelijk start- en landingslots op Schiphol zou verliezen door het beëindigen van het anticiperend**

<sup>5</sup> Kamerstukken II 2023/24, 29 665, nr. 488.

**handhaven. Kan de Minister aangeven hoe deze kwestie zich verhoudt tot het feit dat een luchtvaartmaatschappij geen recht heeft op het verkrijgen van slots?**

Luchtvaartmaatschappijen kunnen na afloop van een (winter of zomer) seizoen aanspraak maken op dezelfde slotreeksen in het eerstvolgende vergelijkbare seizoen. Dit kan alleen als de slotreeks volgens de slotcoördinator naar behoren is geopereerd (de zogenaamde historische aanspraak) en hier in het eerstvolgende vergelijkbare seizoen capaciteit voor beschikbaar is. Als aan één van deze twee voorwaarden niet kan worden voldaan, heeft de luchtvaartmaatschappij geen aanspraak op het verkrijgen van dezelfde slotreeksen voor het eerstvolgende vergelijkbare seizoen. De Nederlandse slotcoördinator (ACNL) heeft een procedure en een methodiek vastgesteld (in de beleidsregel «*Policy Rule Slot allocation in case of exceedance of historic right*») die door hen zal worden toegepast op het moment dat er minder slotreeksen beschikbaar zijn dan waar historische aanspraak op kan worden gemaakt. De Kamer is op 27 februari 2023 geïnformeerd over de beleidsregel slotreductie van ACNL.<sup>6</sup> Deze beleidsregel voldoet aan de basisbeginselen van slotallocatie, waaronder non-discriminatie, en is daarmee van toepassing op alle luchtvaartmaatschappijen die opereren van en naar Schiphol.

**9.**

**Deze leden hebben met veel interesse de uitspraak van de rechter in de civiele procedure die de stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder (RBV) tegen de Staat heeft aangespannen gevolgd. Zij lezen dat de Staat binnen een jaar het Luchthavenverkeersbesluit (LVB 2008) moet handhaven. Hoe verhoudt deze rechterlijke uitspraak zich tot de eerder gedane uitspraak over het opschorten van anticiperend handhaven? De Minister heeft deze eerdere uitspraak naast zich neergelegd in verband met druk van de Verenigde Staten en de Europese Commissie en het gevolg dat direct krimpen naar 460.000 vliegtuigbewegingen tegen mondiale verdragen in zou gaan.**

De rechtbank Den Haag heeft op 20 maart 2024 vonnis gewezen in de civiele procedure tussen RBV en de Staat. In dit vonnis wordt ook ingegaan op de eerdere kortgeding procedure tussen KLM c.s./IATA e.a. en de Staat, inzake het beëindigen van het anticiperend handhaven en het vaststellen van de experimenteerregeling. In deze procedure heeft het gerechtshof Amsterdam in hoger beroep geoordeeld dat er geen gronden zijn om de Staat te verbieden de voorgenomen maatregelen vast te stellen. Tegen het arrest van het hof is cassatie ingesteld. Eerder is aan de Kamer gemeld dat het kabinet heeft besloten tot het opschorten van het spoor 1 van het Hoofdlijnenbesluit Schiphol (beëindigen van anticiperend handhaven), in ieder geval totdat de Hoge Raad uitspraak heeft gedaan in de cassatieprocedure.<sup>7</sup> De uitspraak van de Hoge Raad wordt in het tweede kwartaal van 2024 verwacht. Hierna kan het kabinet een nieuwe afweging maken.

In het vonnis van 20 maart 2024, in de civiele procedure tussen RBV en de Staat, komt de rechtbank Den Haag tot het oordeel dat de Staat onrechtmatig handelt door niet de juiste, door het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens, vereiste belangenafweging te maken. Hierbij draagt de rechtbank de Staat op om binnen twaalf maanden de geldende wet- en regelgeving te handhaven. Zoals aangegeven in de brief van 20 maart

<sup>6</sup> Kamerstukken II 2022/23, 29 665, nr. 458.

<sup>7</sup> Kamerstukken II 2023/24, 29 665, nr. 488.

2024<sup>8</sup>, wordt het vonnis op dit moment bestudeerd en zal het ministerie zich beraden op de betekenis hiervan. De Kamer wordt hier zo spoedig mogelijk nader over geïnformeerd.

**10.**

**Hoe verhoudt de uitspraak van woensdag 20 maart 2024 zich tot Europese en internationale afspraken? Kan de Minister na deze uitspraak wél eigen keuzes maken in het handhaven van het LVB 2008 en de capaciteit aanpassen? Voor deze leden staat voorop dat de omwonenden zo snel mogelijk hun rechtspositie hersteld zien.**

Het oordeel van de rechtbank is helder: er is meer aandacht nodig voor omwonenden, als onderdeel van een onderbouwde belangenafweging. Met het Hoofdlijnenbesluit Schiphol van 24 juni 2022 wordt er gewerkt aan een bijbehorende nieuwe balans tussen de luchthaven Schiphol en haar leefomgeving<sup>9</sup>. Zoals in het antwoord op vraag 9 aangegeven, wordt het vonnis op dit moment bestudeerd. De Kamer wordt zo spoedig mogelijk nader geïnformeerd hierover.

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

**11.**

**De leden van de D66-fractie lezen dat de Europese Commissie besloten heeft het wijzigingsvoorstel Slotverordening over het mandaat van de huidige Commissie heen te tillen, maar dat dit niet formeel gecommuniceerd is. Is er inmiddels officieel besloten tot uitstel van het herzien van de Slotverordening? De rapporteur gaf eerder aan dat er geen urgentie wordt gevoeld om de Slotverordening te herzien. Geldt dit ook voor de Nederlandse inzet? Zo ja, hoe verhoudt dit zich tot de ambitie om zelf beter te kunnen sturen op de uit te geven slots in het kader van geluids-overlast, duurzaamheid en netwerkqualiteit?**

Vanwege aflopende termijn van de huidige Commissie wordt op korte termijn geen wijzigingsvoorstel verwacht. Zoals in de Kamerbrief van 7 november 2023 aangegeven, blijft de Nederlandse inzet ten aanzien van de geplande herziening slotverordening ongewijzigd, zo ook op de inzet om te kunnen sturen op duurzaamheid (waaronder geluidsoverlast) en netwerkqualiteit.<sup>10</sup>

#### ***BBB-fractie***

**12.**

**De leden van de BBB-fractie lezen in de brief Reactie op het rapport «Herziening EU Slotverordening» dat waterstof als duurzaam alternatief voor brandstof wordt benoemd. Deze leden vragen waarom SAF niet wordt meegenomen in deze brief als duurzaam alternatief voor brandstof. SAF is niet in grote hoeveelheden beschikbaar, maar kan wel toegevoegd worden aan de energiemix in de luchtvaart om alsnog de CO<sub>2</sub>-uitstoot te verminderen.**

De rapporteur van de Kamer op de Slotverordening ging in zijn rapport specifiek in op de rol van waterstof. De energiemix is geen onderdeel van de Slotverordening. In de reactie op het rapport is daarom alleen

<sup>8</sup> Kamerstukken II 2023/24, 29 665, nr. 495.

<sup>9</sup> Kamerstukken II 2021/22, 29 665, nr. 432.

<sup>10</sup> Kamerstukken II 2023/24, 31 936, nr. 1130.

ingegaan op de specifiek gestelde vragen. Het kabinet erkent het belang van duurzame luchtvaartbrandstoffen, ofwel SAF (*Sustainable Aviation Fuel*). Het opschalen van SAF is een van de speerpunten van het beleid om de luchtvaart te verduurzamen.

### **Rijbewijsrichtlijn**

#### ***NSC-fractie***

**13.**

**De leden van de NSC-fractie denken dat behoud van de al jaren geldende vrijstelling voor het C-rijbewijs voor elektrische bestelwagens kan bijdragen aan een betrouwbare overheid en de vergroening van transport. Kan de Minister bij bespreking van dit onderwerp aandacht vragen voor de ontstane situatie in Nederland, en begrip vragen voor een verlenging van de gedoogconstructie met de vrijstelling voor het C-rijbewijs na 1 juli 2024? Dit tegen de achtergrond dat de vrijstelling bij invoering van de vierde Rijbewijsrichtlijn permanent in de wet kan worden vastgelegd.**

De rijbewijsrichtlijn is niet geagendeerd voor de aankomende informele transportraad. Ik zet me sinds het uitkomen van het voorstel<sup>11</sup> in maart 2023 in Brussel in voor een zo duurzame en handhaafbaar mogelijke oplossing voor het besturen van alternatief aangedreven voertuigen tot 4.250 kg met rijbewijs B in de vierde Rijbewijsrichtlijn. De inzet van het kabinet vindt u terug in het BNC-fiche<sup>12</sup> en in de eerdere inbreng in de Transportraad.<sup>13</sup> De Raad en het Europees Parlement hebben inmiddels hun positie ten aanzien van het Commissievoorstel voor de vierde Rijbewijslijn vastgesteld. De triloog-onderhandelingen zullen waarschijnlijk pas na de Europese Parlementsverkiezingen plaats gaan vinden. Daarnaast vindt er momenteel op hoog ambtelijk niveau overleg plaats tussen mijn ministerie en de Europese Commissie om te onderzoeken of, en op welke wijze we binnen het bestaande Europese kader voortgang kunnen vinden met betrekking tot de besproken vrijstelling.

### **Vergroening Transport**

#### ***GroenLinks-PvdA-fractie***

**14.**

**De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie zien op maritiem gebied graag een uitbreiding van het Emission Trade System (ETS) naar alle schepen: grote, kleine en werkschepen. Er is geen redelijke technische reden om dit niet te doen. De Nederlandse offshore-sector laat zien dat het kan. In tegenstelling tot de uitrol van bijvoorbeeld laadinfrastructuur voor het wegverkeer zijn deze leden van mening dat de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen voor de luchtvaartsector geheel door de sector zelf moet worden gedragen en dat voor de aanleg ook bindende afspraken gemaakt moeten worden. Dat dit leidt tot kostenverhoging en daarmee een daling van de vraag is heel redelijk en een welkom neveneffect.**

Het ministerie deelt de visie van de fractie van GroenLinks-PvdA op het gebied van uitbreiding ETS naar grote, kleine en werkschepen en zal zich

<sup>11</sup> COM(2023) 127.

<sup>12</sup> Kamerstukken II 2023/24, 22 112 nr. 3648.

<sup>13</sup> Kamerstukken II 2023/24, 21 501–33, nr. 1046.

hiervoor in EU-verband blijven inzetten. Over de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen voor de luchtvaartsector zijn al (bindende) afspraken gemaakt. De Europese ReFuelEU-verordening bevat een verplichting voor luchthavens om de toegang tot SAF en waterstof te faciliteren. De Europese AFIR-verordening vereist daarnaast dat vliegtuigen uiterlijk 2030 op de grond voorzien worden van elektriciteit voor de voorzieningen aan boord. Voor de grondgebonden activiteiten van de burgerluchtvaart, zoals het vervoer van bagage, passagiers en vracht, is in de Luchtvaartnota 2020–2050 het doel opgenomen dat die activiteiten in 2030 geen CO<sub>2</sub> meer mogen uitstoten. De luchtvaartsector betaalt in hoge mate voor de huidige infrastructuur. Voor nieuwe infrastructuur voor waterstof en elektriciteit wordt gebruik gemaakt van Europese fondsen. Het Ministerie van IenW heeft zich gecommitteerd aan het doel om de luchtvaart te verduurzamen en kijkt ook, in lijn met het bestaande beleid, naar opties om de verduurzaming te subsidiëren.

### ***NSC-fractie***

#### **15.**

**De leden van de NSC-fractie ondersteunen de aansporing van de Europese Commissie aan de Minister om acties te ondernemen, om de transitie naar duurzame luchtvaart te ondersteunen. Belangrijk zijn ook het Europese emissiehandelssysteem (EU-ETS) en ReFuelEU Aviation met daarin de bijmengverplichting. Is de Minister bereid zich in de Transportraad uit te spreken voor een hogere Europese ambitie met betrekking tot bijmenging van duurzame vliegtuigbrandstof (SAF) in 2030? En kan de Minister ook een eventuele btw op vliegtickets, accijns op kerosine en een afstandsafhankelijke vliegbelasting voor intercontinentale vluchten aan de orde stellen?**

Het kabinet heeft de afgelopen jaren herhaaldelijk ingezet op een hogere Europese bijmengverplichting. Dankzij die inzet is een bijmenging van 6% in 2030 afgesproken, waar de Commissie eerder 5% had voorgesteld. De ReFuelEU-verordening is eind 2023 vastgesteld en wordt dit jaar nationaal geïmplementeerd. In 2027 vindt de eerste periodieke evaluatie van ReFuelEU plaats, waarbij Nederland de Commissie kan verzoeken om te bestuderen of ambitieuzere doelstellingen haalbaar zijn.

Het kabinet is geen voorstander van btw op vliegtickets in verband met zeer complexe uitvoering. Wel zet het kabinet in op de accijns op kerosine. De kerosine-accijns ligt, met name vanwege de vereiste unanimititeit in de Raad, al bijna drie jaar op tafel in het kader van de herziening van de Richtlijn energiebelastingen (ETD) in het Fit for 55-pakket. In die onderhandelingen spreekt Nederland zich positief uit over de kerosine accijns.

Een (Europese) afstandsafhankelijke vliegbelasting is nu niet aan de orde. Eerder zijn varianten van onder meer een afstandsafhankelijke vliegbelasting genoemd in het kader van het bouwstenentraject voor een beter en eenvoudiger belastingstelsel waarover de Kamer op 25 maart jl. is geïnformeerd.<sup>14</sup> Een keuze voor beleidsmatig onderzoek naar eventuele vervolgopties is aan een nieuw kabinet.

---

<sup>14</sup> Kamerstukken II 2023/24, 21 501-33, nr. 1046.

## Actieve mobiliteit

### **NSC-fractie**

16.

**De leden van de NSC-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de positieve Nederlandse inzet op het thema actieve mobiliteit en fietsen, waaronder de Fietsverklaring en de inzet op verbetering van de fietsinfrastructuur en de verbondenheid van het fietsnetwerk. Deze leden onderstrepen het belang van actieve mobiliteit voor de gezondheid, bereikbaarheid en leefbaarheid. Kunnen de Minister en Staatssecretaris bij bespreking van dit onderwerp ook aandacht vragen voor de modaliteit lopen, en daarbij de positieve effecten van de City Deal Ruimte voor Lopen betrekken?**

Ja, de Minister zal bij de bespreking van dit onderwerp tijdens de aankomend informele bijeenkomst van transportministers ook aandacht vragen voor de modaliteit lopen, en daarbij de positieve effecten van de City Deal Ruimte voor Lopen betrekken.

### **D66-fractie**

17.

**De leden van de D66-fractie zijn zeer te spreken over het onderwerp «cycling, from declarations to actions» dat op de voorlopige agenda staat. Deze leden moedigen de oproep om fietsen beter te faciliteren, integreren en stimuleren in de klimaatopgave aan. Zij lezen dat de inzet vergelijkbaar is met de huidige Nederlandse inzet op actieve mobiliteit. Op welke manier kan Nederland met zijn leidende mondiale positie van de fietssector andere lidstaten stimuleren? Hoe vertalen de opgaven waar Nederland nog voor staat, zoals het realiseren van een fiets voor iedereen en het stimuleren van de fiets als woon-werkverkeer, zich naar de Europese opgave? Op welke manier zetten de Minister en Staatssecretaris zich in om deze doelen in Nederland én in Europa te realiseren? De Commissie heeft eerder aangegeven de fietsverklaring te laten ondertekenen door de Raad. Wanneer staat het verlenen van steun door de Raad gepland? Verwachten de Minister en Staatssecretaris hierbij nog bezwaren van andere lidstaten? Op welke manier worden de actiepunten die de Commissie hierbij heeft gemarkeerd in het vizier gehouden? Moet Nederland nog aangeven op welke manier het toewerkt naar het realiseren van de zeventien actiepunten?**

Met de Europese Fietsverklaring wordt fietsen binnen de EU op de kaart gezet als een volwaardige modaliteit. De Fietsverklaring is een inspanningsverplichting en de Commissie ontwikkelt nog een monitoringssystematiek. Naar verwachting kan het in deze vorm op breed draagvlak rekenen bij de EU-lidstaten. Het voornemen vanuit de Commissie is om de Europese Fietsverklaring op woensdag 3 april a.s. tijdens de informele Transportraad te laten ondertekenen.

De verklaring bevat acht verschillende speerpunten. De Nederlandse fietsambities zoals o.a. verwoord in de IenW Fietsambitie '22-'25<sup>15</sup> zijn goed te vertalen naar deze speerpunten. Zo kunnen de Nederlandse programma's «CityDeal Fietsen voor iedereen» en het programma «Doortrappen» als voorbeeld gezien worden van het «bevorderen van

<sup>15</sup> Kamerstukken II 2021/22, 31 305, nr. 362.

inclusieve, betaalbare en gezonde mobiliteit» in de Europese fietsverklaring. Daarnaast kan het programma «Fietsambassadeurs» als voorbeeld gezien worden van het «ontwikkelen en versterken van fietsbeleid» door in te zetten op het gebruik van de fiets bij woon-werkverkeer.

Nederland zet zich op verschillende manieren in om deze doelen in Nederland en in de EU te realiseren, bijvoorbeeld door actieve kennisdeling om de fietsomstandigheden in andere landen te verbeteren. Nederland is covoorzitter van de pan-Europese werkgroep over fiets<sup>16</sup> en neemt actief deel aan de fietsexpertgroepsessies van de Commissie.<sup>17</sup> Bovendien ontvangt Nederland, via de *Dutch Cycling Embassy*, jaarlijks vele inkomende delegaties.

## **Spoorweginfrastructuur**

### ***PVV-fractie***

#### **18.**

**De leden van de PVV-fractie constateren dat de Staatssecretaris een kritische houding aanneemt ten aanzien van het gebruik van geharmoniseerde sociaaleconomische prioriteitscriteria voor de capaciteitsverdeling op het spoor. Deze leden zijn verheugd met dat standpunt en vragen de Staatssecretaris dan ook om tijdens de onderhandelingen te eisen dat het Nederlandse spoor onder geen enkel beding onderdeel wordt van de (Europese) marktwerking.**

Het recente voorstel van de Europese Commissie voor een verordening inzake het gebruik van spoorweginfrastructuur capaciteit in de gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte beoogt een betere benutting van de beschikbare capaciteit op het Europese spoorwegennetwerk. De Nederlandse regering zet zich tijdens de onderhandelingen in conform de Nederlandse positie uitgewerkt in het BNC-fiche, dat op 27 oktober 2023 aan de Tweede Kamer is gestuurd<sup>18</sup>. De inzet van het kabinet is dat een lidstaat voldoende instrumenten moet hebben om de beleidsmatig gewenste optimale benutting van de capaciteit op het netwerk te bevorderen. In het geval van schaarste, zoals in Nederland het geval is, dient er voldoende ruimte te zijn voor het uitvoeren van openbare dienstcontracten / vervoerconcessies. Overigens is sinds 2016 sprake van een Europees juridisch kader over marktordening via het vierde spoorpakket.

### ***GroenLinks-PvdA-fractie***

#### **19.**

**De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie vinden het verbeteren en versterken van het internationaal spoorvervoer van groot belang en net als de Staatssecretaris zien zij dit als een grote prioriteit voor de werkagenda van de nieuwe Europese Commissie. Deze leden vinden het echter te gemakkelijk om het nu door te schuiven naar de volgende Europese Commissie. Deze leden vragen de Staatssecretaris om ook voor de korte termijn**

<sup>16</sup> Pan-Europese werkgroep is genaamd Transport Health and Environment Pan-European Program, kortweg THE PEP.

<sup>17</sup> Fietsexpertgroep (Expert Group on Urban Mobility), kortweg EGUM. Onder EGUM vallen meerdere subgroepen, waarvan subgroep 5 zich inzet voor actieve mobiliteit.

<sup>18</sup> *Kamerstukken II 2023–2024*, 22 112, nr. 3822.

## **het verbeteren van het internationaal spoorverkeer actief te bevorderen.**

De Europese Commissie heeft internationaal spoorvervoer hoog op de agenda staan. Dat blijkt uit onder meer de ambities en uitwerking van de Green Deal en de verschillende voorstellen om de interoperabiliteit te verbeteren, zoals onder meer voor passagiersrechten. Gelet op de uitdagingen bij het stimuleren van internationaal spoorvervoer ten aanzien van verschillende belangen per stakeholder en per lidstaat, zie ik hier ook een belangrijke regierol voor de Europese Commissie weggelegd. Ondertussen werk ik met het werkprogramma Internationaal Spoor<sup>19</sup> aan verschillende verbeteringen om Nederland per spoor beter te verbinden met buurlanden en de rest van Europa. De versnelling van de IC Berlijn en de start van de Drielandentrein zijn hier voorbeelden van. Tevens werk ik aan verdere intensivering van beleid voor internationaal spoorvervoer, waarbij ik definitieve keuzes wel aan het nieuwe kabinet laat.

### **20.**

**Treinreizigers die de grens over willen, lopen nog steeds aan tegen grote belemmeringen bij het vinden van goede verbindingen en bij het eenvoudig boeken van tickets. Al jaren wordt het wegnemen van deze belemmeringen zowel door de Nederlandse regering als door de Europese Commissie als belangrijke stap gezien in het kader van het verduurzamen van het Europees reizigersverkeer. Delen de Staatssecretaris de zorgen dat het voor reizigers nog steeds niet eenvoudig is om een internationaal ticket te boeken? Wie bijvoorbeeld van Nederland naar Rome met de trein wil reizen, kan niet op een eenvoudige manier op een website een ticket boeken, terwijl die reiziger wel binnen een paar minuten online een vliegticket heeft kunnen aanschaffen. Is de Staatssecretaris het met deze leden eens dat er zeer spoedig een gelijk spelveld moet komen tussen trein- en vliegverkeer, zodat reizigers niet omwille van het feit dat er simpelweg geen ticket te vinden is dan maar voor het vliegtuig kiezen?**

Ik deel de analyse dat het verre van eenvoudig is om een internationaal ticket te kopen voor de trein en onderken dat het een hele belangrijke verbetering voor de reiziger zou zijn als tickets eenvoudiger te verkrijgen zijn. Om dit te verbeteren, is het belangrijk dat er op EU-niveau voorwaarden voor integrale tickets en technische standaarden worden vastgesteld en dat alle vervoerders, zowel bestaande als nieuwe vervoerders, bereid zijn deze te omarmen. Gelet op de aard van dit vraagstuk zie ik een belangrijke regierol voor de Europese Commissie hierop en betreur dan ook dat voorstellen voor MultiModal Digital Mobility Services (MDMS) hiervoor voorlopig vertraagd blijken, mede door verschillende percepties over hoe dit te bereiken. Ondertussen is de inzet van Nederland wel om dit onderwerp te blijven agenderen op de Europese agenda, onder meer via het International Rail Passenger Transport Platform. Tevens zet ik, binnen de wettelijke nationale en Europese kaders, in op spoedige implementatie van de Ticketing Road Map van de Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER) waar NS zich ook aan geëngageerd heeft en wordt gewerkt aan initiatieven als de MaaS-pilot in Limburg. In het kader van het AirRail verkennen de betrokken partijen de mogelijkheden voor multimodale tickets.

---

<sup>19</sup> Kamerstukken II 2022–2023, 29 984 nr. 994.

**21.**

**De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie vragen wat nu precies de redenen zijn waarom er tot op heden nog steeds geen Europees ticketsysteem is. Wat is er de afgelopen vijf jaren concreet door lidstaten gedaan om een dergelijk systeem te introduceren? Wat zijn op de korte termijn de concrete stappen die gezet moeten worden om dit te bewerkstelligen? Is de Staatssecretaris bereid om zich tijdens de komende Transportraad actief in te zetten voor het afspreken van een concrete datum wanneer een dergelijk ticketsysteem operationeel dient te zijn? Zo nee, waarom niet?**

Net als u had ik graag meer voortgang gezien bij het realiseren van integrale ticketing. Het vraagstuk van integrale ticketing is een combinatie van het afspreken van technische standaarden, die iedereen gebruikt, en het vaststellen van voorwaarden waaronder informatie ten behoeve hiervan gedeeld kan worden. Op beide punten zijn belangrijke stappen gezet afgelopen jaren, onder meer met Europese initiatieven om te komen tot standaardisatie. Vanwege de uiteenlopende belangen op dit dossier, ook juist in internationaal verband, zie ik een belangrijke regierol bij de Europese Commissie waar het gaat om die standaarden en de afdwingbaarheid.

Over de EU standaarden (uitvoeringsverordening Technische Specificaties Interoperabiliteit Telematica) verwacht ik besluitvorming door de Europese Commissie in tweede helft van dit jaar.

Op dit moment is er geen indicatie wanneer de Europese Commissie het voorstel voor MDMS zal uitbrengen. Ik zal in de Transportraad aandringen op afronding van het EU regelgevend kader voor internationale rail ticketing en op maatregelen (zoals innovatie) die spoedige implementatie door de sector ondersteunen.

**22.**

**De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie lezen dat uit de impactscan van de Verordening spoorcapaciteit blijkt dat de Nederlandse partijen overwegend positief staan tegenover het voorstel en erkennen dat de uitkomst sterk afhankelijk is van de verdere uitwerking. Wat zijn, zo vragen deze leden, nu de concrete stappen hoe hiermee verder wordt omgegaan? En wat is de inzet van de Staatssecretaris om ervoor te zorgen dat de verordening bijdraagt aan het verbeteren en aanjagen van het internationaal spoorvervoer en tegelijkertijd waarborgt dat de Nederlandse binnenlandse vervoersconcessie op een adequate wijze kan worden uitgevoerd op het druk bereden spoornetwerk? Kan de Staatssecretaris verder ingaan op de te verwachten verdere planning ten aanzien van de onderhandelingen en implementatie?**

Het kabinet zet zich tijdens de onderhandelingen over het recente voorstel van de Europese Commissie voor een verordening inzake het gebruik van spoorweginfrastructuur capaciteit in de gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte in conform de Nederlandse positie uitgewerkt in het BNC-fiche, dat op 27 oktober 2023 aan de Tweede Kamer is gestuurd.<sup>20</sup> De inzet van het kabinet is dat een lidstaat voldoende instrumenten moet hebben om de beleidsmatig gewenste optimale benutting van de capaciteit op het netwerk te bevorderen zodat er voldoende ruimte is voor het uitvoeren van openbare dienstcontracten/vervoerconcessies. Dit kan

<sup>20</sup> Kamerstukken II 2023–2024, 22 112 nr. 3822

o.a. door verheldering van het door de Commissie voorgestelde instrument van strategische richtsnoeren van de lidstaten. Om het internationaal spoorvervoer te faciliteren is internationale afstemming over het instrument van strategische richtsnoeren van belang. Hier zet Nederland op in. Dit wordt momenteel besproken in de Raad, zie hiervoor ook het antwoord op vraag 25 van de NSC-fractie.

Het Belgisch voorzitterschap streeft naar een Algemene Oriëntatie in de Transportraad van juni 2024. Het Europees Parlement heeft op 12 maart 2024 een akkoord in eerste lezing bereikt. Na de Europese verkiezingen zal het Europees Parlement hierover verder onderhandelen. Het moment van inwerkingtreding hangt af van de uitkomst van de onderhandelingen tussen de Europese Commissie, het Europees Parlement en de Raad. De Europese Commissie stelt 1 januari 2026 als datum van inwerkingtreding van de verordening voor, met getrapte inwerkingtreding van een aantal artikelen en volledige implementatie per dienstregeling 2030.

### **23.**

**De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie vragen tot slot aandacht voor de problemen die momenteel spelen bij de reeds bestaande internationale treinverbindingen. Regelmatig vallen internationale ICE- en Nightjet-treinen tussen Nederland, Duitsland, Zwitserland en Oostenrijk (gedeeltelijk) uit, omdat er materiële beperkingen zijn. Hierdoor vallen treinen uit of ontbreken treinstellen. Is de Staatssecretaris het met deze leden eens dat dit niet goed is voor het vertrouwen van de reizigers in het internationale treinverkeer? Klopt het, zo vragen deze leden, dat één van de problemen in dit kader is dat er op zichzelf wel vervangend materieel is, maar dat deze treinstellen vaak niet geschikt zijn om op het Nederlandse spoor te kunnen en/of mogen rijden? Wat doet de Staatssecretaris – samen met de vervoerders en infrabeheerders – om deze problemen zo spoedig mogelijk te verhelpen?**

NS heeft afgelopen jaren met name in de zomerperiode maatregelen genomen om de drukte te beheersen, die mede was ontstaan door problemen met het materieel. Zowel voor de ICE als voor de IC Berlijn wordt de inzet van nieuw materieel voorzien in de komende jaren, waarmee naar verwachting van de vervoerders voldoende geschikt materieel voorhanden zal zijn. Voor de nachttreinen wordt gebruik gemaakt van multicourante locomotieven, die inzetbaar zijn in meerdere landen. Zo kan een meer robuuste dienstregeling gereden worden. Een aandachtspunt bij de inzet van nieuw of vervangend materieel is de toelating. Ieder land heeft daarbij eigen beveiligingssystemen en specifieke eisen, wat dit complex maakt.

Ik sta in nauw overleg met de vervoerders over de internationale verbindingen, onder meer ook over de instroom van nieuw materieel. Daarnaast zijn de vervoerders gehouden aan Europees vastgestelde rechten van de reiziger<sup>21</sup> in geval van vertragingen en annuleringen.

### **VVD-fractie**

### **24.**

**De leden van de VVD-fractie delen de kritische kanttekening die de Staatssecretaris maakt met betrekking tot de mogelijk negatieve impact van het huidige voorstel op de contracten voor openbare diensten en vervoerconcessies. Deze leden vragen de**

<sup>21</sup> Verordening (EU) 2021/782.

**Staatssecretaris om nadere informatie hoe deze negatieve impact eruit zou kunnen zien. Ook stellen zij de vraag met welke argumenten de Staatssecretaris haar inzet, om de capaciteit voor het binnenlands vervoer zeker te stellen, onderbouwt.**

Naar aanleiding van het voorstel van de Commissie heeft Ecorys een impactstudie uitgevoerd. Deze bevat een kwalitatieve impactanalyse, waarvan de uitkomsten tevens met de Kamer zijn gedeeld<sup>22</sup>. Uit de analyse blijkt dat een negatieve impact op de vervoerconcessies, in het geval van schaarse capaciteit zoals in Nederland, kan bestaan uit mogelijke verdringing door vervoerders die vergelijkbare treindiensten in open toegang aanbieden. De voorgestelde strategische richtsnoeren van de lidstaten zijn een instrument om de capaciteit voor het binnenlandse spoorvervoer zeker te stellen. De inhoud en het effect hiervan zijn afhankelijk van de uitkomst van de onderhandelingen.

***NSC-fractie***

**25.**

**De leden van de NSC-fractie hebben kennisgenomen van de voortgang van de onderhandelingen over de spoorwegcapaciteit en de resultaten van de impactstudie. Kan nader worden geduid welke zaken met mogelijk grote impact in het voorstel nog onvoldoende zijn uitgewerkt? In welke mate interfereert dit voorstel met de nieuwe concessie aan de NS 2025–2033?**

Momenteel wordt in Europa onderhandeld over het recente voorstel van de Europese Commissie voor een verordening inzake het gebruik van spoorweginfrastructuur capaciteit in de gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte. De uiteindelijke duur en uitkomst van deze onderhandelingen is nu nog ongewis. Het is nog niet duidelijk hoe de nationale bevoegdheden in de strategische richtsnoeren door de lidstaten worden uitgewerkt. Evenmin is duidelijk hoe de Europese uitvoeringsregelgeving wordt opgesteld noch hoe de gezamenlijke Europese kaders van de koepel van infrastructuurbeheerders (ENIM) voor capaciteitsmanagement, verkeersmanagement en prestatie monitoring worden uitgewerkt.

Om te voorkomen dat Europese regelgeving de Nederlandse spoordienstverlening in de weg staat, is de inzet van het kabinet dat een lidstaat voldoende instrumenten moet hebben om de beleidsmatig gewenste optimale benutting van de capaciteit op het netwerk te bevorderen. In het geval van schaarste, zoals in Nederland het geval is, dient er voldoende ruimte te zijn voor het uitvoeren van openbare dienstcontracten/vervoerconcessies. Afhankelijk van de duur en de uitkomst van de onderhandelingen en de datum van inwerkingtreding kan dit voorstel impact hebben op de uitvoering van de nieuwe concessie in het geval van schaarse capaciteit en de mogelijke aanwezigheid van open toegang vervoerders die vergelijkbare diensten aanbieden.

---

<sup>22</sup> Kamerstukken II 2023–2024, 21 501–33, nr. 1059