



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Eerste Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20017
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2025/63256

Bijlage(n)
2

Datum 14 maart 2025
Betreft Schriftelijk overleg t.b.v. informele bijeenkomst
Transportministers d.d. 17-18 maart 2025

Geachte voorzitter,

Hierbij bieden wij u een afschrift aan van de beantwoording van vragen in het schriftelijk overleg met de Tweede Kamer naar aanleiding van de Informele Transportraad op 17-18 maart.

Wij vertrouwen erop u zo voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Barry Madlener

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT - OPENBAAR
VERVOER EN MILIEU,

C.A. Jansen



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2025/69461

Bijlage(n)
1

Datum 14 maart 2025
Betreft Schriftelijk overleg t.b.v. informele bijeenkomst
Transportministers d.d. 17-18 maart 2025

Geachte voorzitter,

Op 6 maart jl. heeft de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat schriftelijke vragen gesteld naar aanleiding van de geannoteerde agenda van de informele bijeenkomst van EU-transportministers op 17-18 maart 2025 te Warschau.

Hieronder treft u de antwoorden op de vragen aan.

Op 10 maart jl. heeft het Pools Voorzitterschap de definitieve agenda en achtergrondstukken ten behoeve van de informele bijeenkomst van EU-transportministers gedeeld. De bijeenkomst bevat twee inhoudelijke sessies. De eerste sessie richt zich op het belang van militaire mobiliteit en dual use investeringen in het kader van de Europese veiligheid en de tweede sessie richt zich op cyberveiligheid binnen de transportsector. De definitieve agenda is in lijn met de conceptagenda en daarmee ook in lijn met de geannoteerde agenda die op 6 maart jl. met de Kamer is gedeeld.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Barry Madlener

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT - OPENBAAR
VERVOER EN MILIEU,

C.A. Jansen

GroenLinks-PvdA-fractie

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

In EU verband is er aandacht voor de weerbaarheid van de transportindustrie en cyberveiligheid middels de *Critical Entities Resilience directive* (CER) en de *Network and Information Security 2 directive* (NIS2 richtlijn). Beide richtlijnen worden omgezet in nationale wetgeving, de Wet weerbaarheid kritieke entiteiten (Wwke) en de Cyberbeveiligingswet (Cbw). Het streven is dat beide wetten in het derde kwartaal van 2025 in werking treden. De transportsector is één van de sectoren die deze wetgeving moet implementeren. Dit betreft zowel lucht-, water-, spoor- als wegtransport. Hier wordt zowel in EU verband als in nationaal verband op ingezet.

Op nationaal niveau wordt ingezet op het versterken van de cyberveiligheid van de transportsectoren middels meerdere cyberweerbaarheidsprogramma's. Via deze programma's wordt samen met de organisaties in de lucht-, water-, spoor- en wegtransportsectoren gewerkt aan initiatieven om de cyberweerbaarheid van de sectoren te vergroten. De initiatieven binnen deze programma's lopen uiteen van (technische) trainingen tot het ontwikkelen van handreikingen en stimuleren van samenwerking in de sector, met als doel om organisaties in staat te stellen om zelf stappen te zetten in het verhogen van de cyberweerbaarheid van hun organisatie.

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

Een goed werkend internationaal gestandaardiseerd ticketingsysteem is belangrijk zodat het voor de reiziger zo eenvoudig mogelijk wordt om multimodaal internationaal te kunnen reizen. Er worden een aantal stappen ondernomen om dit voor elkaar te krijgen. Deze stappen zijn uiteengezet in de beantwoording op uw vragen naar aanleiding van de geannoteerde agenda informele bijeenkomst van EU-transportministers in september 2024 in Boedapest.¹ Nederland agendeert dit onderwerp actief op de Europese agenda, waaronder op de Transportraad van 18 juni 2024² en in gesprekken met de Europese Commissie (Hierna: Commissie). Ook bespreekt het ministerie in het kader van het *International Rail Passenger Platform* (IRP) met andere lidstaten welke verbeteringen mogelijk en nodig zijn. Het IRP is een netwerk waarin het ministerie belangrijke onderwerpen kan agenderen richting de Commissie.

¹ Kamerstuk 21 501-33, nr. 1084

² Kamerstuk 21501-33, nr. 1077

De Commissie werkt aan een wetsvoorstel voor *Multimodal Digital Mobility Services* (MDMS) dat multimodaal reizen binnen Europa moet vergemakkelijken voor de reiziger door de voorwaarden voor samenwerking tussen verschillende vervoerders en aanbieders van tickets vast te leggen. De Commissie heeft de presentatie van het MDMS voorstel echter uitgesteld. Momenteel wordt er gewerkt aan een nieuw impact assessment voor MDMS en de *Single Digital Booking and Ticketing Regulation* (SDBTR). Dit laatste voorstel zal naar verwachting specifiek gericht zijn op het boeken van internationale treintickets. De Europese Commissie geeft aan eind 2025 met dit SDBTR voorstel te willen komen.

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

De Commissie werkt aan de hand van de TEN-T verordening³ aan de verbetering van de spoorweginfrastructuur. Eind 2025 worden de werkplannen verwacht voor de Europese Transport Corridors en zal de Commissie een voorstel doen voor het bijstellen van het Europese Deployment Plan voor ERTMS. Daarnaast zal de Commissie naar verwachting medio 2025 een plan presenteren voor hogesnelheidsvervoer tussen de Europese hoofdsteden. Het ministerie werkt de komende periode samen met ProRail aan een implementatiestrategie, met als doel de komende jaren ook tot nationale implementatievoorstellen en prioriteringsadviezen te komen voor de verschillende TEN-T vereisten. De samenhang met de Europese plannen wordt in deze strategie meegenomen.

De Lelylijn maakt onderdeel uit van nieuwe te realiseren lijnen op het uitgebreide netwerk van de TEN-T. De betrokken lidstaten kunnen een voorstel doen om de Lelylijn inclusief doorverbinding naar Bremen - Hamburg op te waarderen tot de status van het uitgebreide kernnetwerk. Daarvoor is o.a. vereist dat wordt voldaan aan de vereisten van o.a. 160kmph lijnsnelheid, elektrificatie en ERTMS. Nederland en Duitsland hebben hiertoe geen voorstel aan de Europese Commissie gedaan omdat de besluitvorming over de Lelylijn en de internationale verbindingen naar Bremen en Hamburg hiertoe niet is afgerond. Hiervoor zou aanvullend ten minste €9 miljard (naar prijspeil 2024) nodig zijn voor het deel Groningen-Bremen, waarvan minstens €3 miljard in Nederland en €6 miljard in Duitsland.

³ (EU)2024/1679

Binnen de financiële mogelijkheden en geldende milieuregelgeving wordt dagelijks gewerkt aan het TEN-T netwerk in Nederland. De Kamer wordt onder andere jaarlijks in het MIRT Overzicht en periodiek op onderdelen als ERTMS in specifieke rapportages geïnformeerd over de voortgang.

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2025/69461

VVD-fractie

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

De Nederlandse transportsectoren spelen een belangrijke rol in de doorvoer van goederen naar de rest van Europa. Hoewel in Nederland geen daadwerkelijke sabotage heeft plaatsgevonden op de transportinfrastructuur, zijn er wel voorbeelden van sabotage geweest elders in Europa. De dreiging en het risico dat dergelijke sabotage ook plaatsvindt op de Nederlandse transportinfrastructuur is reëel.

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

De Ministeries van IenW en Defensie werken intensief samen aan de verbetering en instandhouding van het wegen- en spoorwegennet in Nederland ten behoeve van militaire transporten. In 2019 is in opdracht van IenW een uitgebreide analyse van het transportnetwerk van Nederland gemaakt, op basis van de destijds geldende militaire eisen voor militaire mobiliteit en gedefinieerde routes. De Kamer is over de uitkomsten hiervan geïnformeerd.⁴ In 2023 heeft de Europese Unie deze eisen en routes geëvalueerd en aangepast. Het transportnetwerk voor militaire mobiliteit wordt daarom opnieuw geëvalueerd door Defensie en IenW, in samenwerking met relevante partijen als Rijkswaterstaat en ProRail. Aan de hand van deze evaluatie worden op dit moment knelpunten geïnventariseerd. Op basis van de inventarisatie zal bekeken worden welke knelpunten prioriteit hebben en in de meerjarenprogrammering van RWS kunnen worden opgenomen.

Specifieke informatie over militaire transportroutes en corridors kan i.v.m. het vertrouwelijke karakter van deze informatie niet publiekelijk gedeeld worden. Wel heeft Defensie uw Kamer eerder geïnformeerd over het

⁴ Kamerstuk 21 501, nr. 33

Nationaal Plan Militaire Mobiliteit.⁵ De implementatie van dit plan richt zich onder andere op de inrichting van drie multimodale corridors, met routes die geschikt moeten zijn voor grootschalige verplaatsingen van militair materieel vanuit de verbonden zeehavens naar het Europese achterland. Bij de verbetering van en instandhouding van de transportinfrastructuur voor militaire mobiliteit, wordt ook bekeken welke financieringsmogelijkheden er zijn. Voor het treffen van infrastructurele maatregelen ten behoeve van zwaar militair transport zijn op dit moment geen specifieke (aparte) financiële middelen bij IenW en Defensie beschikbaar. De Commissie beschikt over het financieringsprogramma CEF voor cofinanciering van zogenaamde *dual use* infrastructurele projecten, die zowel civiele als militaire mobiliteit verbeteren.

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2025/69461

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

Er worden verschillende onderzoeken en analyses uitgevoerd. Voor weg en spoor wordt in het kader van de weerbaarheidsopgave op dit moment in kaart gebracht welke aspecten invloed hebben op een soepel verloop van militaire transporten. Denk hierbij aan zaken als infrastructuur, materieel, wet- en regelgeving en (inter)nationale afspraken. Om deze zaken vervolgens zo snel mogelijk op te kunnen pakken en voortgang te bewaken, is er al regelmatig contact met zowel de sector (m.n. ProRail en RWS) als Defensie.

Op korte termijn worden er o.l.v. ProRail en RWS twee onderzoeken gedaan (Delta-analyse) naar knelpunten op de Nederlandse infrastructuur m.b.t. militair vervoer. De huidige verwachting is dat het onderzoek van ProRail naar de knelpunten op de spoorinfrastructuur in de loop van 2026 is afgerond, waarna prioritering en vervolgstappen in afstemming tussen IenW, Defensie en ProRail bepaald moeten worden. Het onderzoek van RWS focust zich op de knelpunten op de Nederlandse weginfrastructuur en zal naar verwachting in 2025 zijn afgerond, waarna tevens prioritering en besluitvorming over vervolgstappen tussen IenW en Defensie bepaald moeten worden.

Specifiek in relatie tot wet- en regelgeving, onderzoekt het ministerie samen met betrokken uitvoeringsorganisaties wat ervoor nodig is om de beschikbaarheid van militaire corridors zeker te stellen. Ook wordt onderzocht of huidige wet- en regelgeving belemmerend kan zijn voor een eventuele snelle doorvoer van militair transport.

⁵ Kamerstuk 35 570 X, nr. 75

Vanwege de maatschappelijke impact van mogelijke wijzigingen in wet- en regelgeving en de complexiteit hierbinnen (voor spoor o.a. door de afhankelijkheid van internationale richtlijnen), is het van groot belang dat dit zorgvuldig gebeurt. Het is op dit moment dan ook nog niet mogelijk om hier een termijn aan te verbinden.

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2025/69461

De Kamer zal periodiek geïnformeerd worden over weerbaarheid tegen militaire en hybride dreigingen.

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

Militaire corridors houden niet op bij de eigen landsgrenzen. Het beschikbaar stellen en geschikt maken van deze corridors voor militair transport vraagt een grensoverstijgende benadering. Europese sturing op de besteding van EU-budget voor de militaire Europese corridors, waartoe ook delen van het Nederlandse TEN-T netwerk toe behoren, is dan ook van groot belang

Naar verwachting komt de Commissie deze zomer met een voorstel voor het nieuwe MFK. Bij de onderhandelingen hierover zal Nederland zich sterk maken voor een substantieel budget voor onder andere militaire mobiliteit.

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

De middelen voor militaire mobiliteit in CEF Transport zijn inmiddels uitgeput in deze budgetperiode (2021-2027). In drie rondes tussen 2021 en 2023 is het beschikbare budget van (indicatief) €1,69 miljard toegewezen aan 95 projecten, waarvan twee in Nederland.

Bij de onderhandelingen over het nieuwe MFK zal Nederland zich sterk maken voor een substantieel budget voor transportinfrastructuur en voor militaire mobiliteit. CEF *dual use* is specifiek voor militaire mobiliteit in het leven geroepen en is daarmee het te gebruiken instrument hiervoor binnen het MFK. De start van de onderhandelingen over het MFK wordt deze zomer verwacht. De Kamer wordt hier op de gebruikelijke wijze bij betrokken.

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

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2025/69461

Bij de implementatie van het European Rail Traffic Management System (ERTMS) kijkt IenW nadrukkelijk hoe het sneller, efficiënter en beter kan. Dit betekent ook dat er kritisch wordt gekeken naar de benodigde personele capaciteit aan vast en flexibel personeel. Tegelijk is de implementatie niet alleen de invoering van een ander technisch systeem, maar een van de grootste veranderopgaven ooit in de spoorsector. Het doorvoeren van veranderingen bij spoorbeheerders en vervoerders, terwijl de operatie doorgaat, vraagt om goede afstemming en die afstemming gaat gepaard met overhead. Ook de doorlopende ontwikkelingen in de markt en in Europese regelgeving vragen om voortdurende afstemming om de goede dingen te blijven doen. Ondertussen wordt er ingezet op uitvoering. In de volgende voortgangsrapportage⁶ worden de meeste recente resultaten hiervan toegelicht.

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

Via de Cyberweerbaarheidsprogramma's voor de verschillende IenW sectoren wordt samen met de organisaties in de lucht-, water-, spoor- als wegtransportsectoren gewerkt aan initiatieven om de cyberweerbaarheid van de sectoren te vergroten. De initiatieven binnen deze programma's lopen uiteen van (technische) trainingen tot het ontwikkelen van handreikingen en stimuleren van samenwerking in de sector, teneinde organisaties in staat te stellen om zelf stappen te zetten in het cyberveerbaarder maken van hun organisatie. In deze programma's wordt o.a. de samenwerking opgezocht met partijen zoals ProRail en Rijkswaterstaat.

Daarnaast moeten veel partijen in de transportsector gaan voldoen aan de Nederlandse implementatiewet, de Cyberbeveiligingswet (Cbw), van de *Network and Information Security directive* (NIS2 richtlijn). Het streven is dat deze wet in het derde kwartaal van 2025 in werking treedt.

⁶ Voortgangsrapportage nummer 22. De Kamer wordt hier in maart/april 2025 over geïnformeerd.

Daarnaast is de beveiliging van digitale infrastructuur expliciet in beeld als onderdeel van de rijksbrede Weerbaarheidsopgave en is er intensief contact tussen IenW en de transportsector om dit in te vullen.

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2025/69461

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

In de Kamerbrief van 16 oktober 2024⁷, laat de minister van Justitie en Veiligheid weten ernaar te streven dat de NIS2 richtlijn in het derde kwartaal van 2025 geïmplementeerd is en de Nederlandse implementatiewet, de Cyberbeveiligingswet (Cbw), in werking treedt.

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

Eind maart volgt een kabinetsappreciatie van het werkprogramma als bijlage bij de kamerbrief over de Staat van de Unie 2025. Het werkprogramma spreekt over de versnelde uitrol van laad- en tankinfrastructuur in de context van het Sustainable Transport Investment Plan (STIP). In de kabinetsappreciatie wordt u nader geïnformeerd over het STIP en de inzet van het kabinet.

NSC-fractie

13. Deze leden vragen over welke instrumenten de Europese Commissie precies beschikt voor cofinanciering van infrastructurele projecten die zowel civiele als militaire mobiliteit zullen verbeteren (*dual use*), en wat is de huidige stand van zaken met betrekking tot de budgetten daarvan. Ook vragen deze leden in hoeverre de minister reeds aanvragen heeft ingediend, dan wel van plan is om aanvragen in te dienen, voor de beschikbare gelden in deze financieringsprogramma's voor *dual use* projecten, bijvoorbeeld voor de Lelylijn en de Nedersaksenlijn. [...] Is de minister het met deze leden eens dat, ook indien het reguliere CEF-budget niet beschikbaar wordt gesteld voor projecten die een militair doel dienen, ingezet zou moeten worden op een groter budget voor militaire mobiliteit binnen CEF Transport in het nieuwe MFK (ingaaand in 2028) dan de huidige 1,69 miljard? [...] Deze leden vragen wat dit project [PESCO] precies inhoudt, en of de minister nader kan toelichten hoe en waarom het aanpassen van transportinfrastructuur aan militaire vereisten specifiek een trekker is voor dit project.

Binnen CEF Transport was een budget van (indicatief) €1,69 miljard beschikbaar voor militaire mobiliteit. Het gaat hierbij om projecten die zowel civiele als militaire doelen kunnen dienen. De eisen die aan deze 'dual use' infrastructuur worden gesteld, gaan niet verder dan dat redelijkerwijs nodig zou kunnen zijn voor civiele doelen. In drie rondes, tussen 2021 en 2023, is €1,7 miljard gecommiteerd aan 95 projecten voor militaire mobiliteit. Nederland heeft twee aanvragen ingediend. Deze

⁷ Kamerbrief "Gevolgen niet tijdige implementatie NIS2- en CER richtlijn". TK 2024, 3968.

zijn allebei gehonoreerd. Het gaat om twee spoorprojecten gericht op het faciliteren van 740m lange treinen. Hiervoor krijgt Nederland € 51 miljoen subsidie.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

De Lelylijn is geen onderdeel van het militaire netwerk. De Nedersaksenlijn is geen onderdeel van het TEN-T netwerk. Daarom is het niet waarschijnlijk dat voor deze spoorlijnen een beroep gedaan kan worden op middelen voor 'dual use' projecten.

Ons kenmerk
IENW/BSK-2025/69461

Thans is binnen CEF Transport geen budget meer voor militaire mobiliteit. Gezien de huidige geopolitieke situatie en de staat van de Europese infrastructuur zouden in het volgende MFK meer middelen opgenomen moeten worden voor veiligheid en defensie, waaronder militaire mobiliteit.

Nederland⁸ is trekker van het PESCO (permanent structured cooperation) project militaire mobiliteit. Dit project betreft het verbeteren van grensoverschrijdende militaire transporten en richt zich met name op het vereenvoudigen en standaardiseren van procedures zodat militair personeel en middelen ongehinderd binnen de grenzen van de EU kunnen reizen. Dit project is daarmee aanvullend op het verbeteren van infrastructuur aan militaire vereisten.

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

Momenteel wordt onderzocht of en welke aanpassingen in wet- en regelgeving nodig zijn voor het garanderen van een goede civiel-militaire transportinfrastructuur en een vlotte doorvoer van militair materieel van bondgenoten over de Nederlandse infrastructuur. Vanwege de mogelijke maatschappelijke impact van dergelijke wijzigingen in wet- en regelgeving en de complexiteit hierbinnen (o.a. door de afhankelijkheid van internationale richtlijnen), is het van groot belang dat deze analyse zorgvuldig gebeurt. Het is op dit moment dan ook nog niet mogelijk om hier een termijn aan te verbinden.

In de nieuwe Europese Verordening capaciteit spoorweginfrastructuur wordt aandacht besteed aan militaire mobiliteit⁹. Deze verordening zit momenteel in de triloof fase. Verder verkent het ministerie van IenW andere mogelijkheden om capaciteit te borgen ten behoeve van militaire doeleinden, bijvoorbeeld door het sluiten van een convenant met de sector.

15. De leden van de NSC-fractie lezen dat de minister schrijft dat een adequate aanpak van cybersecurity van transport vanwege de huidige geopolitieke situatie van toenemend belang is voor

⁸ O.l.v. het Ministerie van Defensie

⁹ Zie voor meer informatie Kamerstukken 22112 nr. 3822.

Nederland, maar dat Nederland implementatiedeadline van de NIS2-richtlijn van 17 oktober 2024 niet gehaald heeft. Deze leden onderschrijven het toenemende belang van de cybersecurity van transport en vragen in het licht daarvan waarom Nederland de deadline niet heeft gehaald.

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2025/69461

In de Kamerbrief "Gevolgen niet tijdige implementatie NIS2- en CER richtlijn"¹⁰ van 16 oktober 2024 heeft de minister van JenV aangegeven ernaar te streven dat de richtlijn in het derde kwartaal van 2025 in werking zal treden.

In diezelfde Kamerbrief verklaart de minister van JenV de vertraging aan de hand van de omzetting naar nationale wetgeving, wat een omvangrijk en complex traject is. De impact voor Nederlandse organisaties is aanzienlijk en er zijn ten opzichte van bestaande wetgeving meer sectoren en meer organisaties die moeten voldoen aan de nieuwe wetgeving. Daarnaast geeft de minister van JenV aan dat hij grote waarde hecht aan het zorgvuldig verwerken van de circa 150 reacties die zijn binnengekomen tijdens de internetconsultatie en de interdepartementale afstemming hierover.

Daarnaast lopen naast de implementatie van de Cbw verschillende initiatieven onder de paraplu van de Aanpak Vitaal, de Rijksbrede Weerbaarheidsopgave en de Nederlandse Cybersecurity Strategie om de cyberweerbaarheid van de transportsector te verhogen. Hierover is regelmatig contact met de sectorpartijen.

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

Het Ministerie van IenW zet zich, zowel op Europees als nationaal niveau, in voor het behoud van vrachtoperaties. In Europees verband zet het ministerie zich zodoende in voor het creëren van meer sturingsmogelijkheden voor nationale belangen, zoals duurzaamheid, netwerkqualiteit en vrachtoperaties. Het ministerie zet zich op nationaal niveau in voor een extra vinkje voor vracht in de slotverdelingsregels. Dit betekent dat vrachtluchten bij gelijke geschiktheid net iets meer

¹⁰ Kamerstukken II 2024-2025, 22 112 nr. 3968.

voorrang krijgen bij de toewijzing van slots. Hierdoor wordt het voor vrachtmaatschappijen eenvoudiger om op Schiphol te opereren.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Wat betreft de slotverordening zijn er geen aanwijzingen dat de herziening van de slotverordening niet door zou gaan. In 2024 heeft de Commissie een *fitness check* uitgevaardigd, waarvoor IenW de Nederlandse positie en belangen t.a.v. deze verordening heeft herhaald. Het is niet duidelijk wanneer de Commissie een volgende stap neemt in het proces tot herziening van de slotverordening. IenW blijft zich inzetten om de herziening hoog op de agenda te houden.

Ons kenmerk
IENW/BSK-2025/69461

De slotverordening biedt geen concrete regels voor het reduceren van slots. Ook hiervoor heeft het Ministerie aandacht gevraagd in de inbreng op de *fitness check* van de Europese Commissie, in het kader van de herziening van de slotverordening.

Het gebrek aan heldere regels voor reductieopgaven betekent niet dat het niet mogelijk is om historische slots te reduceren. Het is hierdoor aan de onafhankelijke slotcoördinator om door middel van werkprocedures en beleidsregels een eventuele reductie van slots te bewerkstelligen wanneer de capaciteit van een luchthaven lager is dan het aantal slots waar luchtvaartmaatschappijen op historische basis aanspraak op maken.

Naast een eerder gepresenteerde werkwijze van de slotcoördinator voor hoe om te gaan met deze situatie, heeft de slotcoördinator concrete plannen gepresenteerd om de impact op historische slots te mitigeren in het geval dat er minder capaciteit is dan dat er historische slots zijn. Wanneer hier draagvlak voor is bij de luchtvaartmaatschappijen, zal deze werkwijze gehanteerd worden, waarbij het uiteraard noodzakelijk is dat de limieten in het luchthavenverkeerbesluit gerespecteerd worden. Ook dient dit in lijn te zijn met de Europese regelgeving.

D66-fractie

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

Nederland zal bij de informele Transportraad het belang benadrukken van voldoende geld in het nieuwe MFK voor bestaande en nieuwe infrastructuurprojecten, het onderhoud daarvan, of het geschikt maken van infrastructuur voor militair gebruik. Daarbij zal Nederland wijzen op het strategisch belang van Nederland als doorvoerland voor de NAVO. Uw Kamer wordt binnenkort geïnformeerd over de Nederlandse inzet t.a.v. het nieuwe MFK. De start van de onderhandelingen over het MFK wordt deze

zomer verwacht. De Kamer wordt hier op de gebruikelijke wijze bij betrokken.

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2025/69461

De knelpunten op het Nederlandse wegen- en spoornetwerk worden op dit moment in kaart gebracht. De Europese knelpunten zijn op het moment van schrijven niet bekend bij het ministerie. Wel is internationale harmonisatie van regelgeving/afspraken en infrastructuur voor een soepel verloop van militaire transporten richting conflictgebieden in beeld als belangrijk aandachtspunt. Op dit moment wordt bekeken in hoeverre dit al is geborgd via (inter)nationale afspraken.

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

Voor (internationaal) militair transport gelden vergelijkbare opgaven als voor het civiele internationale spoorvervoer (zowel goederen- als personenvervoer), bijvoorbeeld rondom capaciteitsmanagement en interoperabiliteit. De inzet van het kabinet op deze opgaven draagt dus ook bij aan het efficiënt faciliteren van militaire transporten. Meer specifiek voor militaire mobiliteit bezien lidstaten wat de in EU-verband afgesproken Europese eisen voor militair transport betekenen voor de railinfrastructuur van de voor defensie relevante corridors.¹¹ In Nederland zal ProRail dit in opdracht van Defensie bezien.

SGP-fractie

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

Momenteel wordt onderzocht of en welke aanpassingen in wet- en regelgeving nodig zijn voor het garanderen van een goede civiel-militaire transportinfrastructuur en een vlotte doorvoer van militair materieel van bondgenoten over de Nederlandse infrastructuur. Vanwege de mogelijke maatschappelijke impact van dergelijke wijzigingen in wet- en regelgeving en de complexiteit hierbinnen (o.a. door de afhankelijkheid van internationale richtlijnen), is het van groot belang dat deze analyse zorgvuldig gebeurt. Het is op dit moment dan ook nog niet mogelijk om hier een termijn aan te verbinden.

In de nieuwe Europese Verordening capaciteit spoorweginfrastructuur wordt aandacht besteed aan militaire mobiliteit.¹² Deze verordening zit momenteel in de triloof fase. Verder verkent het ministerie van IenW

¹¹ TEN-T verordening, artikel 48.

¹² Zie voor meer informatie Kamerstukken 22112 nr. 3822.

andere mogelijkheden om capaciteit te borgen ten behoeve van militaire doeleinden, bijvoorbeeld door het sluiten van een convenant met de sector.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

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

Ons kenmerk
IENW/BSK-2025/69461

Nederland zal er de komende maanden bij de andere lidstaten op aandringen om ETS2 zo snel als mogelijk in te voeren voor de binnenvaart. Dit is van belang voor het behalen van de Europese klimaatdoelen en voor een realistisch transitiepad wat betreft de energietransitie in de binnenvaart.

In de komende jaren zal een programma-aanpak worden ingericht voor de energietransitie van de binnenvaart. Als onderdeel hiervan wordt erop ingezet dat Europese mogelijkheden voor subsidie worden benut voor de verduurzaming van de binnenvaart. Daarbij wordt rekening gehouden met de haalbaarheid voor binnenvaartondernemers, aangezien het aanvragen van Europese subsidies gepaard kan gaan met zeer hoge regeldruk en een hoge verantwoordingslast.

Daarnaast zijn de langlopende overgangsbepalingen voor technische eisen aan binnenvaartschepen een prioriteit voor Nederland. Binnen de CCR wordt momenteel, op basis van een systematische aanpak, gewerkt aan algemene oplossingen per technische eis, waarbij ook de situatie aan boord van schepen langer dan 55 meter wordt betrokken. Zodra deze oplossingen zijn uitgewerkt, zullen deze met de EU-lidstaten in het CESNI (Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart) worden besproken ter verdere besluitvorming met het oog op de Europese technische standaard waarin de eisen zijn opgenomen. Op Europees niveau staat dit onderwerp dus voldoende op de agenda.