

Vergaderjaar 2025–2026

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 1169

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 2 december 2025

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de geannoteerde agenda bijeenkomst van EU transportministers van 4 december 2025 te Brussel (Kamerstuk 21 501-33, nr. 1167), het verslag van de EU Transportraad d.d. 5 juni 2025 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 1143), de kwartaalrapportage Q1 en Q2 2025 Transportdossiers (Kamerstuk 21 501-33, nr. 1142), de kwartaalrapportage Q3 2025 Transportdossiers (Kamerstuk 21 501-33, nr. 1163), het Europees voorstel tot wijziging van de tolheffingsregels (Kamerstuk 22 112, nr. 4133), de Nederlandse positie richting Europese Commissie over emissievrije zakelijke voertuigen (Kamerstuk 22 112, nr. 4178) en het Fiche: [MFK] Connecting Europe Facility (Kamerstuk 22 112, nr. 4155).

De vragen en opmerkingen zijn op 27 november 2025 aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 1 december 2025 zijn de vragen beantwoord.

De fungerend voorzitter van de commissie,
Peter de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,
Van der Graaf

I. Wijzigingen in de agenda van de Transportraad

Er zijn nieuwe diversenpunten bijgekomen op de agenda van de Transportraad. Er zijn geen wijzigingen in de besprekingen van de wetgevende voorstellen.

De volgende diversenpunten zijn toegevoegd:

- De Europese Commissie zal de volgende recent gepubliceerde voorstellen presenteren: het *militaire mobiliteitspakket*, het «*sustainable transport investment plan (STIP)*» en het «*high-speed rail action plan*». De Kamer wordt geïnformeerd over de Nederlandse positie ten opzichte van deze Commissievoorstellen door middel van de gebruikelijke BNC-fiches.
- Estland, Letland en Litouwen zullen gezamenlijk een diversenpunt agenderen over de «herhaalde verstoringen van de burgerluchtvaart door onbemande luchtvaartuigen (drones) en ballonnen afkomstig uit derde landen».
- België vraagt ook aandacht voor drones en agendeert het «bevorderen van administratieve vereenvoudiging en versterken van de veiligheid in de dronesector».
- Zweden agendeert «het aanstaande *High Level Dialogue* in de *ITF Common Interest Group 4 Ukraine (CIG4U)* en de oprichting van een Oekraïens *Transport Support Fund (UTSF)* in het kader van dit initiatief».
- Hongarije heeft een diversenpunt aangevraagd over de «*Transport Research Arena 2026*». Dit is een conferentie georganiseerd door Hongarije die plaatsvindt van 18 tot 21 mei in Boedapest.
- Estland heeft een diversenpunt ingebracht over laadinfrastructuur voor zware wegvoertuigen.
- Frankrijk agendeert het verduurzamen van de zakelijke vloot («*greening corporates fleets*»).
- Oostenrijk vraagt aandacht voor «ensuring fair and resilient conditions for the EU rail sector».

II. Beantwoording vragen

Vragen D66-fractie

EV-transitie naar 2035

1.

De leden van de D66-fractie constateren dat de Europese Commissie op 10 december met haar inzet komt rondom de invoering van de verkoopverplichting van volledig emissievrije voertuigen per 2035. Zij constateren dat er politieke onzekerheid bestaat over de steun hiervoor in het Europees Parlement. Deze leden zien een risico dat de Commissie haar voornemens zal afzwakken. Duidelijke wetgeving is een goede stap om de transitie naar elektrisch vervoer goed te laten verlopen. Daarnaast verliezen we fors economisch terrein in de mondiale concurrentiestrijd met China en de Verenigde Staten op het gebied van de productie van elektrische auto's. Deze leden vragen de Staatssecretaris wat de inzet van Nederland in de Transportraad op dit punt zal zijn.

Antwoord:

Het kabinet heeft begrip voor de uitdagingen waar de auto-industrie nu voor staat. We kijken daarbij zowel naar verduurzaming van de mobiliteit als naar het belang van het concurrentievermogen van de EU in deze industrieën. We hebben altijd gezegd dat elektrificatie van het wagenpark

de richting is die we op moeten. Dat gaat steeds sneller en wordt ook steeds betaalbarer. Dat pad willen we niet loslaten. Nu volledig loslaten zou juist voor de investeringszekerheid en betrouwbaarheid richting ons bedrijfsleven niet goed zijn. Maar we moeten ook niet blind zijn als het knelt. We zien wel dat een harde knip voor specifieke sectoren ook negatieve effecten kan hebben. We zijn niet getrouwd met een hard verbod. Het is een middel om een doel te bereiken op een betaalbare en haalbare manier. Daar moeten we goed naar kijken. Het kabinet wacht daarom de evaluatie en herziening van de CO₂-emissienormen voor personen- en bestelauto's af. Daarmee kan een zorgvuldig en onderbouwd standpunt worden ingenomen. Deze evaluatie verwachten we op 10 december van de Europese Commissie als onderdeel van het *Automotive Package*. Uw Kamer wordt daar vervolgens over geïnformeerd middels een BNC-fiche.

Ingroei elektrische zakelijke voertuigen

2.

De leden van de D66-fractie constateren dat de Europese Commissie naar verwachting eind dit jaar met een voorstel komt voor de transitie van zakelijke voertuigen, waaronder een vorm van pseudo-eindheffing op fossiele leasecontracten vanaf 2027, waarmee EV-lease de standaard wordt. Deze leden waarderen dat dit leidt tot een eerlijk speelveld, aansluit bij de EV-verplichting van 2035 en bijdraagt aan een sterkere tweedehandsmarkt, wat belangrijk is voor betaalbare elektrische mobiliteit voor iedereen. Zij vragen de Minister welke inzet hij kiest richting de EU om te komen tot een zo ambitieus mogelijk voorstel.

Antwoord:

Het kabinet heeft de Commissie op verschillende momenten opgeroepen om met een wetgevingsvoorstel te komen om de groei van emissievrije zakelijke voertuigen te bevorderen. Het kabinet heeft daarbij ook de samenwerking met andere lidstaten opgezocht. In het position paper dat op 26 september jl. aan de Commissie is verstuurd, zette het kabinet de inzet uiteen rond het potentieel, de reikwijdte, het doel en criteria voor de effectiviteit van een wetgevingsvoorstel rond de groei van emissievrije zakelijke voertuigen. Over het position paper en de inzet van het kabinet is de Kamer geïnformeerd middels een Kamerbrief¹.

Connecting Europe Facility en het Meerjarig Financieel Kader

3.

De leden van de D66-fractie vinden de Connecting Europe Facility (CEF) een belangrijk instrument voor de bouw, ontwikkeling, beveiliging, modernisering en voltooiing van de Europese netwerken voor transport en energie. Zij waarderen dat de Minister en het kabinet het belang van een ambitieus CEF onderschrijven. Tegelijkertijd maken deze leden zich zorgen dat Nederland in de bredere onderhandelingen over het Meerjarig Financieel Kader (MFK) bereid zou kunnen zijn om het CEF te verkleinen met als doel het MFK te verkleinen. Kan de Minister toezeggen dat Nederland geen voorstellen op tafel zal leggen om de voorgestelde 51,5 miljard voor CEF-transport te verlagen, en kan de Minister verzekeren dat Nederland binnen de EU inzet op een stevig MFK als fundament voor een sterk Europa?

¹ Kamerstukken 22 112, nr. 4178

Antwoord:

De budgettaire situatie in de lidstaten en de grote Europese uitdagingen vragen om herprioritering en een kritische reflectie op de besteding van Europese publieke middelen. Het kabinet maakt zich grote zorgen over de budgettaire gevolgen van de voorstellen voor Nederland en vindt deze niet acceptabel. Het kabinet kijkt kritisch naar het toevoegen van doelstellingen, minimum percentages of geoormerkte bedragen. Dit komt de flexibiliteit en modernisering van de EU-begroting niet ten goede terwijl dit juist een van de kernpunten van de kabinetsinzet is. Waar sprake is van dergelijke doelstellingen, percentages of geoormerkte bedragen dienen deze voldoende bij te dragen aan de flexibilisering en modernisering van de EU-begroting. Het kabinet is voorts van mening dat onder meer infrastructurele projecten de sleutel zijn naar een versterkte concurrentiepositie en is daarom voorstander om dit sterker te verankeren in het volgend MFK.

Specifieke inzet van het kabinet voor het CEF

4.

De leden van de D66-fractie constateren dat het kabinet aangeeft dat het CEF essentieel is voor de uitrol van duurzame laad- en tankinfrastructuur langs het TEN-T-netwerk. Zij zien spanning tussen enerzijds investeringen in elektrische laadinfrastructuur en anderzijds in e-fuels, mede vanwege de Duitse inzet. Deze leden vragen de Staatssecretaris wat zijn inzet is op dit punt. Ook zien deze leden het risico dat met deze Europese investeringen ook projecten gefinancierd zullen worden die voor een land waardevol zijn, maar beperkt bijdragen aan het stimuleren van trans-Europese netwerken. Deze leden vragen de Minister daarom in hoeverre hij gaat pleiten voor stevige normen op Europese toegevoegde waarde van investeringen uit het CEF. Tot slot vragen deze leden hoe de Minister en de Staatssecretaris het onderzoek «Fact-finding study on options for the possible further support of the European hyperloop sector»² beoordelen en welke inzet de Minister voor Nederland ziet op dat gebied.

Antwoord:

Het kabinet ziet met name een tekort aan duurzame tank- en laadinfrastructuur voor zware wegvoertuigen langs de TEN-T corridors. In het zware wegvervoer spelen zowel duurzame brandstoffen als elektrificatie van zware bedrijfsvoertuigen een belangrijke rol om CO₂-emissies te reduceren. Het kabinet pleit daarom voor behoud van middelen voor duurzame tank- en laadinfrastructuur in het volgende CEF om onze AFIR-doelstellingen en de CO₂-emissiereductie in het wegvervoer te behalen. Uit de onlangs verschenen *Fact Finding Study* van de Commissie blijkt dat de Commissie nog steeds potentieel ziet in de hyperloop, vooral om het TEN-T netwerk te vervolmaken waar nog geen HSL ligt. Ook stelt de Commissie dat er de komende jaren nog hard gewerkt moet worden aan zaken als certificering en veiligheid en dat perspectief op financiering (van een eerste daadwerkelijke route) nodig is. Nederland heeft een leidende positie met het *Hyperloop Development Program*, het *European Hyperloop Center* (testbaan in Veendam) en *Hardt* hyperloop. Nederland kijkt naar verdere stappen in de vorm van haalbaarheidsstudies met buurlanden.

² Europese Commissie, 12 november 2025 (https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/new-eu-study-assesses-progress-and-prospects-hyperloop-technology-2025-11-12_en).

5.

De leden van de D66-fractie constateren dat het tijdens de buitengewone vergadering van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) niet is gelukt om het IMO Net-Zero Framework vast te stellen, terwijl dit pakket noodzakelijk is om de mondiale zeevaart richting netto-nul uitstoot in 2050 te brengen. Deze leden waarderen dat de Minister teleurgesteld is over het uitstel van één jaar en achten versnelling noodzakelijk. Zij vragen de Minister welke stappen Nederland de komende periode zal zetten – zowel bilateraal, binnen de EU als binnen de IMO – om alsnog tot tijdige vaststelling van een ambitieus Net-Zero Framework te komen.

Nederland blijft onverkort voorstander van het aannemen van het IMO Net-Zero Framework (NZF), zoals ook is vastgelegd in Raadsbesluit (EU) 2025/2093. Nu de zitting van het Milieucomité van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) een jaar is verdaagd, zet Nederland zich gedurende dit jaar in voor het verder ontwikkelen van de onderliggende implementatierichtlijnen voor het NZF. Daartoe werkt Nederland we samen met een groot aantal Europese en niet-Europese IMO lidstaten. We verwachten dat deze richtlijnen meer duidelijkheid zullen verschaffen over de effecten van het NZF aan landen die daarom hebben gevraagd. Verder houdt Nederland nauw contact met een groot aantal IMO-lidstaten over de noodzaak van verduurzaming en de wenselijkheid om de regelgeving op een zo hoog mogelijk niveau vast te leggen, om op die manier een gelijk speelveld te waarborgen voor de maritieme sector.

Europese treintickets

6.

De leden van de D66-fractie constateren dat het onderwerp doorgaande treintickets niet op de geannoteerde agenda staat voor de Transportraad, terwijl de Commissie momenteel de Passagiersrechten Verordening voor spoorvervoer aan het reviewen is. Deze leden waarderen eerdere inspanningen van de Staatssecretaris op dit dossier en onderstrepen het belang van naadloze grensoverschrijdende mobiliteit. Zij vragen de Staatssecretaris of hij en marge van de Transportraad een proactieve Nederlandse rol kan nemen op dit punt en initiatief kan tonen richting andere lidstaten en de Commissie.

Antwoord:

De Europese Commissie is inderdaad bezig met een gedeeltelijke herziening van de passagiersrechtenverordening. Het is hierbij nog niet geheel duidelijk wat deze herziening inhoudt, maar de verwachting is dat het zal raken aan doorgaande tickets. Nederland onderschrijft het belang van doorgaande tickets voor de reiziger. Het is daarbij belangrijk dat het voor de reiziger duidelijk wordt wat een doorgaand ticket is en welke rechten de passagier daarmee heeft, zodat die uiteindelijk op de plek van bestemming kan komen. Er zijn vanuit de sector al initiatieven om reizigersrechten te verbeteren, maar er zijn nog aandachtspunten over de werking in de praktijk en de waarde voor de reiziger. Zo ligt er nog steeds een grote verantwoordelijkheid bij de reiziger zelf in plaats van bij de vervoerder, hoewel ook goede eerste stappen worden gezet. Het is een stap in de goede richting dat de NS onlangs heeft aangekondigd de tickets van European Sleeper aan te bieden (middels doorlinken; «relinking»). Daarnaast is in het kader van digitalisering een belangrijke stap gezet in de regels voor uitwisseling van data in de spoorwegsector met de

Technische Specificatie voor Interoperabiliteit voor Telematicatoepassingen (TSI Telematics). In het *Rail Interoperability and Safety Committee* is in november ingestemd met de TSI Telematics. Met deze data uitwisseling is een basis gelegd voor meer Europese harmonisatie op het gebied van rail ticketing. Vervoerders voor personenvervoer dienen hier uiterlijk in 2028 aan te voldoen. Ook lopen er gesprekken met NS over doorgaande tickets, zoals onlangs ook aan de Kamer is gemeld³. Nederland zal opnieuw aandacht vragen voor Europese ticketing en reizigersrechten en marge van de Transportraad.

Verkeersveiligheid in relatie tot EU-VS-handelsafspraken

7.

De leden van de D66-fractie constateren dat de voorgestelde handelsdeal met de Verenigde Staten de import van Amerikaanse voertuigen naar de EU zal vergemakkelijken. Deze leden constateren dat de EU-veiligheidsstandaarden hebben bijgedragen aan een forse reductie van verkeersdoden in Europa en dat de verkeersveiligheidsprestaties van voertuigen in beide regio's sterk verschillen. Deze leden vragen de Minister hoe de EU-veiligheidsnormen geborgd blijven in de handelsafspraken met de VS, en welke inzet Nederland daarbij specifiek kiest om de Europese verkeersveiligheid te beschermen.

Antwoord:

De focus van het kabinet richt zich op de implementatie van de afspraken uit het Joint Statement tussen de EU en de VS.⁴ De Commissie en de VS moeten de afspraken uit het Joint Statement nader uitwerken. Het kabinet zal zich blijven inzetten voor nieuwe tariefverlagingen en het versterken van de relatie met de VS. Het kabinet heeft zorgen dat de uitwerking van de gezamenlijke EU-VS verklaring mogelijk aanzienlijke gevolgen kan hebben voor het voertuigenlandschap in Europa en voor de manier waarop ons toelatingssysteem is ingericht. De EU-veiligheidsstandaarden leveren een belangrijke bijdrage aan de verkeersveiligheid, ook in Nederland. In de uitwerking van het Joint Statement zal worden gesproken over de wederzijdse erkenning van standaarden, maar wat het kabinet betreft mag dat niet ten koste gaan van de verkeersveiligheid en hetgeen daarover in de EU standaarden is vastgelegd. Zodra uitwerking aan de orde komt, zal het kabinet daar ook op toezien. Overigens heeft ook de Commissie altijd aangegeven dat er niet getornd wordt aan de regelgevende soevereiniteit van de EU.

Vragen PVV-fractie

8.

De leden van de PVV-fractie vinden dat de auto symbool staat voor vrijheid. Daarbij vinden deze leden ook dat er geen regels moeten worden opgelegd die deze vrijheid inperken. Deze leden willen weten of het kabinet het eens is met de stelling dat de markt er vanzelf wel voor zal zorgen dat het gros van de auto's elektrisch wordt en dat het daarnaast voor veel Nederlanders op dit moment, en ook in 2035 nog, onbetaalbaar is om een elektrische auto aan te schaffen en dat dwingende (Europese) regels onmiskenbaar afbreuk doen aan de bewegingsvrijheid van Nederlanders.

³ Kamerstukken 29 984, nr. 1266

⁴ Kamerstukken 21 501-02, nr. 3221

Antwoord:

Het kabinet vindt ook dat de auto bewegingsvrijheid biedt, maar is het niet eens met de stelling dat de transitie vanzelf gaat. Elektrische voertuigen zijn efficiënter, schoner en nu al veelal goedkoper in het gebruik dan vergelijkbare voertuigen met een verbrandingsmotor. Daardoor zijn de totale kosten van nieuwe of jong gebruikte elektrische auto's al lager dan voor vergelijkbare benzineauto's. Een groeiend aandeel elektrische voertuigen draagt bij aan het reduceren van onze energieafhankelijkheid van fossiele brandstoffen. Door de transitie naar elektrische voertuigen maken wij ons daarmee klaar voor de toekomst. Het kabinet ziet dat er steeds meer betaalbare elektrische voertuigen op de markt komen en dat het aanbod tweedehands elektrische voertuigen groeit. Dat zorgt ervoor dat de ingroei van emissievrije voertuigen toeneemt. Een substantiële toename van emissievrije voertuigen leidt volgens de KEV 2025 tot de verdere daling van de uitstoot van mobiliteit na 2030. Dit komt in de ramingen met name door de EU CO₂-emissienormen voor personen- en bestelauto's. Er is daarom een combinatie van marktonwikkelingen en maatregelen nodig om te zorgen dat de emissiereductiedoelstellingen voor het wegvervoer op tijd gehaald worden.

9.

De leden van de PVV-fractie constateren dat de Europese Commissie eerder dan verwacht een evaluatie ten aanzien van de wetgeving over het verbod op verkoop van nieuwe brandstof-auto's komt. Deze leden menen dat dit kan duiden op een gewijzigde mening over het verbod. Deze leden willen weten wat de houding van het kabinet ten aanzien van het verbod is en op welke punten deze precies, en waarom, anders zou zijn dan toen de wet werd aangenomen.

Antwoord:

Het kabinet heeft begrip voor de uitdagingen waar de auto-industrie nu voor staat. We kijken daarbij zowel naar verduurzaming van de mobiliteit als naar het belang van het concurrentievermogen van de EU in deze industrieën. We hebben altijd gezegd dat elektrificatie van het wagenpark de richting is die we op moeten. Dat gaat steeds sneller en wordt ook steeds betaalbaarder. Dat pad willen we niet loslaten. Nu volledig loslaten zou juist voor de investeringszekerheid en betrouwbaarheid richting ons bedrijfsleven niet goed zijn. Maar we moeten ook niet blind zijn als het knelt. We zien wel dat een harde knip voor specifieke sectoren ook negatieve effecten kan hebben. We zijn niet getrouwd met een hard verbod. Het is een middel om een doel te bereiken op een betaalbare en haalbare manier. Daar moeten we goed naar kijken. Het kabinet wacht daarom de evaluatie en herziening van de CO₂-emissienormen voor personen- en bestelauto's af. Daarmee kan een zorgvuldig en onderbouwd standpunt worden ingenomen. Deze evaluatie verwachten we op 10 december van de Europese Commissie als onderdeel van het *Automotive Package*. De Kamer wordt daar vervolgens over geïnformeerd via een BNC-fiche.

10.

De leden van de PVV-fractie merken op dat onder andere Italië en Duitsland zich in het openbaar inzetten voor een herziening van het verbod. Deze leden vragen zich af of Nederland zich achter de schermen al heeft gemengd in de discussie en wat de inbreng van Nederland dan is geweest.

Antwoord:

Het kabinet heeft begrip voor de uitdagingen waar de auto-industrie nu voor staat. We kijken daarbij zowel naar verduurzaming van de mobiliteit

als naar het belang van het concurrentievermogen van de EU in deze industrieën. We hebben altijd gezegd dat elektrificatie van het wagenpark de richting is die we op moeten. Dat gaat steeds sneller en wordt ook steeds betaalbarer. Dat pad willen we niet loslaten. Nu volledig loslaten zou juist voor de investeringszekerheid en betrouwbaarheid richting ons bedrijfsleven niet goed zijn. Maar we moeten ook niet blind zijn als het knelt. We zien wel dat een harde knip voor specifieke sectoren ook negatieve effecten kan hebben. We zijn niet getrouwd met een hard verbod. Het is een middel om een doel te bereiken op een betaalbare en haalbare manier. Daar moeten we goed naar kijken. Het kabinet wacht daarom de evaluatie en herziening van de CO₂-emissienormen voor personen- en bestelauto's af. Daarmee kan een zorgvuldig en onderbouwd standpunt worden ingenomen. Deze evaluatie verwachten we op 10 december van de Europese Commissie als onderdeel van het *Automotive Package*. De Kamer wordt daar vervolgens over geïnformeerd via een BNC-fiche.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat heeft zich conform de bovenstaande lijn een bijdrage geleverd over de discussie over de CO₂-emissienormen bij de Milieuraad van 21 oktober 2025 in Luxemburg.

11.

De leden van de PVV-fractie zijn verheugd om te aanschouwen dat Duitsland, Italië, de Europese auto-industrie zelf en ook het Europees Parlement zijn gedraaid en het brandstofmotorverbod het liefst versoepeld zien worden, dan wel geheel van tafel zien gaan. Deze leden verzoeken het kabinet of zij zich wil aansluiten bij het verzet van deze twee lidstaten, en daarmee openlijk gaat pleiten voor het afzien van het verbod op nieuwverkoop van brandstofauto's in 2035.

Antwoord:

Vooruitlopend op de evaluatie en het voorstel voor herziening van de CO₂-emissienormen voor personen- en bestelauto's van de Commissie sluit het kabinet zich niet aan bij andere oproepen van andere lidstaten op dit dossier.

12.

De leden van de PVV-fractie zien toe hoe onder andere de Chinese concurrentie er in Duitsland voor heeft gezorgd dat 50.000 banen in de auto-industrie zijn geschrapt. Deze leden zijn van mening dat als de Europese auto-industrie in zijn geheel omvalt, dit ook in Nederland voelbaar zal zijn. Deze leden willen weten wat de directe gevolgen voor de Nederlandse economie, onze infrastructuur en de Nederlanders zullen zijn als de Europese auto-industrie nog verder instort.

Antwoord:

De Nederlandse automotive-industrie kan grofweg worden onderverdeeld in twee segmenten: 1) de truck- en busproductie – circa 25–30% van alle trucks in de EU worden in Nederland vervaardigd – en 2) de toeleveranciers, die onderdelen en diensten leveren aan zowel Europese als mondiale voertuigproducenten.

Wanneer de Europese auto-industrie verder onder druk komt te staan, zullen de Nederlandse truck- en busproducenten dat merken. Een ernstige terugval in de Europese markt kan leiden tot afname van productie, verlies van werkgelegenheid in de hoogwaardige maakindustrie en een verslechtering van de concurrentiepositie.

Voor de toeleveranciers ligt dit genuanceerder. Een deel van deze bedrijven opereert reeds internationaal en levert aan meerdere wereldwijde autofabrikanten of ook aan klanten buiten de automotive-industrie. Voor deze ondernemingen zijn de gevolgen afhankelijk van hun klantenportfolio, de mate waarin zij gediversifieerd zijn en de mate waarin zij in staat zijn markten buiten Europa te bedienen. Daarbij speelt ook een rol in hoeverre de dominante automotive-producenten binnen of buiten de EU zullen produceren. Wanneer bijvoorbeeld Chinese autoproducenten in grotere mate in de toekomst in Europa produceren, kunnen de Nederlandse toeleveranciers daar makkelijker aan leveren.

13.

De leden van de PVV-fractie hebben kennisgenomen van de position paper van Nederland ten aanzien van harmonisering van regels rondom Persoonlijke mobiliteitsmiddelen. Deze leden vragen zich af of deze oproep vanuit Nederland voortkomt uit de fatbike-problematiek die zich al jaren in Nederland voordoet.

Antwoord:

Nee, deze position paper komt niet voort uit de fatbike-problematiek. Fatbikes zijn elektrische fietsen en vallen buiten de scope van het position paper over lichte elektrische voertuigen (LEVs). Op het moment dat de fatbikes zijn opgevoerd, of bij aanschaf al niet voldoen aan de regels van elektrische fietsen, worden ze beschouwd als ongekeurde bromfietsen. Voor het in de handel brengen of op de markt aanbieden van bromfietsen geldt al geharmoniseerde EU-regelgeving.

14.

De leden van de PVV-fractie hebben waargenomen dat het gemakkelijk is om fatbikes, die niet aan de Nederlandse normen voldoen, vanuit China voor een relatief lage prijs te bestellen. Deze leden vragen zich af of harmonisering van de regels zal bijdragen aan de invoer van potentiële illegale fatbikes en dat daarmee de verkeersveiligheid vergroot wordt.

Antwoord:

Zoals in het vorige antwoord aangegeven zijn fatbikes elektrische fietsen en geen LEVs. Harmonisering van regelgeving omtrent LEVs heeft dus geen invloed op de invoer van potentiële illegale fatbikes. Daarvoor bestaan al regels.

15.

De leden van de PVV-fractie merken op dat het kabinet stelt het «regelgevende» voorbeeld te hebben gegeven als het gaat om Licht Elektrische Voertuigen. Dat zorgt voor enige verbazing. Deze leden willen weten of andere lidstaten ook problematiek rondom fatbikes ervaren en waarom Nederland, als regelgevend voorbeeld, niet in staat is gebleken deze problematiek adequaat het hoofd te bieden.

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 14.

16.

De leden van de PVV-fractie merken op dat er tijdens de aanstaande Transportraad van 4 december 2025 gesproken zal worden over het CEF. Deze leden merken op dat het om erg veel geld gaat en vragen zich derhalve af wat Nederland aan subsidie heeft verkregen van het CEF, sinds de start in 2014, en wat

Nederland concreet met dat geld heeft gedaan/ van plan is te gaan doen.

Antwoord:

Nederland is een van de 27 lidstaten in de Europese Unie, die cofinanciering uit het CEF ontvangt. Projectaanvragen worden ingediend door verschillende partijen, waaronder het ministerie, maar ook private partijen. De Commissie beoordeelt de aanvragen en publiceert, na accordering van de selectie door lidstaten, de projecten op hun website in de vorm van een dashboard.⁵ Het CEF heeft sinds 2014 het doel om bij te dragen aan de bouw, ontwikkeling, beveiliging, modernisering en voltooiing van de trans-Europese netwerken voor transport en energie, vastgelegd in Verordening (EU) 2024/1679 (TEN-T verordening) en Verordening (EU) 2022/869 (TEN-E verordening). De projectaanvragen dragen bij aan deze doelstelling.

17.

De leden van de PVV-fractie lezen dat het kabinet stelt dat er lidstaten zijn die voor een ruimere uitleg van het begrip «grensoverschrijdend» willen gaan. Deze leden vragen zich af tot welk kamp Nederland behoort en wat de gevolgen zijn voor Nederland in het geval het begrip een ruime uitleg krijgt en wat de gevolgen zijn voor Nederland als het begrip een nauwe uitleg krijgt.

Antwoord:

Nederland zet zich in voor een verruiming van het begrip grensoverschrijdend. Een verruiming van het begrip «grensoverschrijdend» betekent dat projecten, die niet alleen geografisch op de grens liggen, maar ook projecten met een systeemversterkende werking voor de gehele TEN-T corridor binnen de definitie van «grensoverschrijdend» vallen. Deze verruiming betekent dat Nederland een grotere kans maakt op CEF-cofinanciering.

18.

De leden van de PVV-fractie lezen dat enkele lidstaten inzetten op focus op de geografische balans. Deze leden willen graag weten wat focus op de «geografische balans» inhoudt, wat er feitelijk zal veranderen indien de focus meer verschuift naar die geografische balans en wat de directe (financiële) gevolgen voor Nederland zullen zijn indien deze focus daadwerkelijk komt te verschuiven.

Antwoord:

Lidstaten die aangeven het CEF in te willen richten aan de hand van de geografische balans verwachten dat er dan rekening gehouden wordt met hun geografische ligging. Specifiek houdt dat in dat lidstaten aan de oostflank van Europa extra financiering verwachten om hun infrastructuur weerbaarder te maken, gezien de dreiging vanuit het oosten. Echter, het CEF is niet bedoeld voor de bescherming van de infrastructuur, daar zijn andere mogelijkheden voor zoals uiteengezet in het recent gepubliceerde Militaire Mobiliteitspakket. Bovendien pleit het kabinet voor een beoordeeling van de projecten op basis van excellentie: de kwaliteit van het project moet leidend zijn. De directe financiële gevolgen voor Nederland zijn minder wenselijk, omdat er dan relatief minder geld beschikbaar komt voor thema's waar Nederland op in wil zetten, zoals modernisering en digitalisering.

⁵ https://dashboard.tech.ec.europa.eu/qs_digit_dashboard_mt/public/sense/app/3744499f-670f-42f8-9ef3-0d98f6cd586f/sheet/d2820200-d4d9-4a26-b23b-58e323c803c2/state/analysis

19.

De leden van de PVV-fractie concluderen dat het CEF veel geld kost. Deze leden verzoeken het kabinet een lijst te doen toekomen waarin wordt uiteengezet wat alle lidstaten naar rato ten aanzien van het CEF hebben ingelegd sinds de start in 2014 en welke projecten daarvan, en op welk grondgebied, daarvan ten gronde zijn gekomen.

Antwoord:

Het CEF is onderdeel van de Europese begroting: Meerjarig Financieel Kader, waardoor er niet gewerkt wordt met een «inleg» systeem. Het betreft een herverdeling van middelen. De toekenning van CEF-financiering wordt gepubliceerd op de website van de Commissie, waar ook zichtbaar is welke projecten waar aan bijdragen, zoals beschreven in antwoord op vraag 16.

Vragen VVD-fractie

Geannoteerde agenda bijeenkomst van EU transportministers van 4 december 2025 te Brussel

20.

De leden van de VVD-fractie vragen hoe de Minister gaat borgen dat Nederland niet instemt met nieuwe test- of toezichtseisen zolang niet is aangetoond dat deze een meetbare veiligheidswinst opleveren in verhouding tot de uitvoeringskosten, inclusief gevolgen voor capaciteit, apparatuur en keuringsduur.

Antwoord:

Nederland heeft zich in de onderhandelingen kritisch geuit over de voorgestelde nieuwe test- en toezichtseisen. Dit heeft ervoor gezorgd dat deze zijn afgezwakt in het voorstel dat voorligt voor een algemene oriëntatie. De exacte (uitvoerings)kosten voor Nederland kunnen pas na afronding van het Europese besluitvormingsproces en publicatie van een uitvoeringshandeling in kaart worden gebracht. Nederland blijft zich inzetten om ervoor te zorgen dat de maatregelen proportioneel zijn.

21.

De leden van de VVD-fractie vragen in hoeverre de Minister kan bevestigen dat Nederland inzet op het behoud van de opt-out voor motorfietsen en voorkomt dat disproportionele lasten ontstaan gezien de bestaande alternatieve veiligheidsaanpak.

Antwoord:

Nederland heeft zich met succes ingezet om motorfietsen vrij te stellen van de APK, zoals dat nu het geval is in Nederland. De voorgestelde verplichting om motorfietsen te keuren in de APK staat niet langer opgenomen in het voorstel dat ter algemene oriëntatie wordt vastgesteld.

22.

De leden van de VVD-fractie vragen welke inzet Nederland levert om te voorkomen dat internationale reizigersdiensten goederenpaden verdringen. Daarnaast vragen deze leden of de Minister pleit voor beschermde basiscapaciteit. Deze leden vragen om een toelichting.

Antwoord:

Onder het Deens EU-voorzitterschap zijn de onderhandelingen over het voorstel voor een Europese verordening spoorwegcapaciteit afgerond in een politieke slottriloog op 18 november jl. De verwachting is dat dit

wetsvoorstel medio 2026 in werking kan treden. Nederland heeft zich ingezet conform het BNC-fiche en de algemene oriëntatie van de Raad. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zal zich voortvarend inzetten voor de implementatie van de verordening via de uitwerking van strategische richtsnoeren. Daarin worden de belangen van alle marktsegmenten meegenomen. Nederland heeft momenteel in de nationale regelgeving (amvb capaciteit) garanties voor zowel goederenvervoer en personenvervoer en zal zich blijven inzetten voor voldoende garanties voor internationaal spoorgoederenvervoer.

23.

De leden van de VVD-fractie vragen of Nederland pas gaat instemmen met aanvullende verplichtingen wanneer een prijsimpact-analyse beschikbaar is om onnodige ticketprijsstijgingen te voorkomen. Waarom wel, waarom niet?

Antwoord:

Nederland acht het noodzakelijk om het wettelijk kader (Verordening (EG) nr. 261/2004) voor de rechten van luchtvaartpassagiers te verduidelijken, te vereenvoudigen en te harmoniseren, zodat een uniforme bescherming van passagiers wordt gewaarborgd. Gelet op de lange aanloop- en doorlooptijd van deze herziening, evenals de vele klachten, rechtszaken en Hofzaken die voortkomen uit de bestaande onduidelijkheden in de regels, hecht Nederland eraan dat er nu voortgang wordt geboekt. De inzet van Nederland is en blijft gericht op een eerlijk evenwicht tussen goede passagiersrechtenbescherming en behapbare administratieve en financiële lasten voor EU-luchtvaartmaatschappijen en daarmee het potentiële effect op ticketprijzen.

24.

De leden van de VVD-fractie vragen de Minister om een toezegging dat Nederland geen aanvullende rapportageverplichtingen accepteert zonder één centraal EU-platform dat dubbele aanlevering voorkomt. Kan de Minister dit bevestigen? Waarom wel, waarom niet?

Antwoord:

Het is belangrijk om dubbele aanlevering te voorkomen. Nederland heeft in de onderhandelingen, samen met een aantal andere lidstaten, ingezet om internationale gegevensuitwisseling te laten plaatsvinden via de bewezen uitwisselingssystematiek van EUCARIS. In het voorstel dat nu ter algemene oriëntatie wordt vastgesteld staat dat data moet worden aangeleverd via het centrale MOVE-HUB platform. Hiervoor mogen lidstaten het huidige systeem EUCARIS blijven gebruiken, doordat een koppeling wordt gemaakt met MOVE-HUB. Door die koppeling hoeft Nederland de data niet dubbel aan te leveren en kan het wel gebruik blijven maken van EUCARIS. Hierdoor kan Nederland akkoord gaan met de algemene oriëntatie.

Europees voorstel tot wijziging van de tolheffingsregels

25.

De leden van de VVD-fractie vragen welke risico's de Minister ziet voor Nederlandse transporteurs wanneer buurlanden wél volledige vrijstellingen toepassen tot 2031 en Nederland niet, en hoe dat risico wordt gemonitord.

Antwoord:

In diverse Europese lidstaten betalen vrachtwagens een heffing per gereden kilometer. In Nederland is de start van de vrachtwagenheffing

gepland op 1 juli 2026. Elke lidstaat maakt keuzes ten aanzien van de hoogte van het tarief en het wegennetwerk waarop de heffing van toepassing is. De tarieven in verschillende lidstaten zijn eerder dit jaar in beeld gebracht in de nota naar aanleiding van het verslag bij het wetsvoorstel ter wijziging van de Wet vrachtwagenheffing in verband met de implementatie van de herziene Europese tolheffingsregels.⁶ Zo hebben de tarieven van de vrachtwagenheffing in Nederland dezelfde ordegrrootte als de tarieven in België en Denemarken. De tarieven in Duitsland zijn ongeveer twee keer zo hoog. Ook ten aanzien van de korting voor emissievrije vrachtwagens zijn er verschillen tussen lidstaten. In Nederland krijgen emissievrije vrachtwagens een korting van ca. 81% ten opzichte van dieselvrachtwagens in euro-emissieklasse VI.⁷ In andere lidstaten gelden andere kortingspercentages. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ziet in deze verschillen geen risico's voor Nederlandse transporteurs. In elke lidstaat geldt het tarief namelijk voor zowel binnenlandse- als buitenlandse vrachtwagens. Het tarief per kilometer voor transport in Nederland is daarmee gelijk voor Nederlandse transporteurs en buitenlandse transporteurs (zolang het vrachtwagens betreft met een vergelijkbaar gewicht en vergelijkbare emissieprestaties). Bovendien komen Nederlandse transporteurs in aanmerking voor subsidies voor de innovatie en verduurzaming van de vervoerssector, bijvoorbeeld voor de aanschaf van elektrische vrachtwagens.⁸

26.

De leden van de VVD-fractie vragen in hoeverre Nederland bereid is om bij toekomstige richtlijnwijzigingen te pleiten voor een verplichte afzonderlijke impactanalyse voordat besluitvorming plaatsvindt.

Antwoord:

Het kabinet heeft in de Kamerbrief⁹ over het Europees voorstel tot wijziging van de tolheffingsregels van 5 september aangegeven dat ze graag een separaat impact assessment had gezien. Het kabinet zal daarom aandacht blijven vragen bij de Europese Commissie voor het uitvoeren van de gebruikelijke impactanalyses.

Fiche Connecting Europe Facility (CEF)

27.

De leden van de VVD-fractie vragen hoe Nederland gaat borgen dat spoor- en binnenvaartprojecten niet afhankelijk worden van jaarlijks wisselende werkprogramma's. Zet de Minister in op meerjarige toewijzingszekerheid? Waarom wel, waarom niet?

Antwoord:

De werkprogramma's zullen meerjarig zijn, waarmee ook de Europese Commissie inzet pleegt op voorspelbare financiering.

28.

De leden van de VVD-fractie vragen wanneer de Kamer de voorgedragen Nederlandse projecten voor de eerstvolgende CEF-ronde ontvangt, inclusief transparante selectiecriteria.

⁶ Kamerstukken 36 626, nr. 6.

⁷ Kamerstukken 31 305, nr. 411.

⁸ Kamerstukken 31 305, nr. 472.

⁹ Kamerstukken 22 112, nr. 4133

Antwoord:

Subsidieaanvragen worden ingediend bij de Commissie en niet bij de lidstaat. De Kamer wordt niet geïnformeerd over de projecten die subsidie aanvragen, maar kan de informatie van projecten die uiteindelijk financiering toegekend hebben gekregen inzien op de website van de Europese Commissie. Alleen de namen van projecten die financiering ontvangen, worden gepubliceerd.¹⁰

29.

De leden van de VVD-fractie vragen welke inzet Nederland heeft om te voorkomen dat de Commissie prioriteiten kan wijzigen zonder politieke besluitvorming. Vraagt de Minister om een verzwaarde procedure?

Antwoord:

De Commissie kan geen wijziging aanbrengen in de prioriteiten in het CEF zonder politieke besluitvorming. De CEF-verordening wordt in Europa aangenomen door zowel de Raad als het parlement en zet uiteen wat de prioriteiten in de periode 2028–2034 moeten worden. Het CEF-werkprogramma wordt hierop gebaseerd waardoor prioriteiten niet anders kunnen zijn dan opgenomen in de CEF-verordening.

30.

De leden van de VVD-fractie vragen hoe de Minister ervoor zorgt dat Nederland tijdig en actief gebruikmaakt van de nieuwe CEF-kansen voor grensoverschrijdende spoorverbindingen. Deze leden vragen op basis van welke criteria Nederland mogelijke verbredingen of aanvullingen vóór besluitvorming in de Transportraad beoordeelt.

Antwoord:

Het kabinet bereidt zich actief voor op de volgende CEF-subsidierondes voor grensoverschrijdende spoorverbindingen. Ook Nederlandse projecteigenaren, zoals bijvoorbeeld de provincies, worden tijdig geïnformeerd over nieuwe subsidierondes en de procedure om bij de Commissie subsidie aan te vragen. Veelal gaat het hierbij om spoorprojecten. Er wordt ingezet op mogelijke verbredingen en aanvullingen op basis van haalbaarheid en kansrijkheid. Prioriteiten voor kansrijke aanvragen worden mede bepaald op basis van analyses wat nodig is om de implementatie van de TEN-T-netwerk te realiseren, en om militaire mobiliteit op dat netwerk te verbeteren.

31.

De leden van de VVD-fractie vragen hoe de Minister voorkomt dat digitale spoorprojecten tussen fondsen vallen nu digitalisering minder expliciet is opgenomen. Vraagt Nederland om minimale financieringsborging voor ERTMS?

Antwoord:

Het kabinet zet in op een versteviging van de mogelijkheid om digitale transportsystemen, zoals ERTMS, uit het CEF en Europees Concurrentievermogenfonds te financieren. Deze transportsystemen zijn verplicht in de TEN-T-verordening, en het kabinet is dan ook van mening dat er hier ook middelen voor vrijgemaakt moeten worden in het CEF.

¹⁰ https://dashboard.tech.ec.europa.eu/qs_digit_dashboard_mt/public/sense/app/3744499f-670f-42f8-9ef3-0d98f6cd586f/sheet/d2820200-d4d9-4a26-b23b-58e323c803c2/state/analysis

32.

De leden van de VVD-fractie vragen welke waarborgen de Minister vraagt om te voorkomen dat een EU-norm leidt tot prijsopdrijving of schaarste. Eist de Minister vooraf economisch onderzoek per voertuigsegment? Waarom wel, waarom niet?

Antwoord:

Het kabinet heeft de Commissie gevraagd om verschillende opties te onderzoeken. Indien er effecten te verwachten zijn rond prijsopdrijving of schaarste dan zullen deze onderdeel moeten uitmaken van het onderzoek van de Commissie en het te publiceren wetgevingsvoorstel. Het kabinet beoordeelt het wetgevingsvoorstel na de publicatie en kijkt hierbij ook naar de verwachte effecten. Dit is voorzien als onderdeel van het *Automotive Package* wat naar verwachting op 10 december gepubliceerd wordt. Over het kabinetsstandpunt wordt de Kamer vervolgens geïnformeerd middels een BNC-fiche.

Algemeen

33.

De leden van de VVD-fractie vragen in hoeverre Nederland bereid is om in EU-verband te vragen om een analyse van fiscale ongelijkheid (zoals btw-verschillen en kerosinevrijstelling) zodat beleid niet leidt tot een structureel vertekend speelveld tussen internationaal spoor en luchtvaart.

Antwoord:

Op dit moment loopt er een onderzoek van de Commissie naar btw-behandeling van grensoverschrijdend transport. De resultaten van dit onderzoek worden eerst afgewacht en samen het met beleidsverantwoordelijke ministerie, het Ministerie van Financiën, beoordeeld.

34.

De leden van de VVD-fractie hoe de Minister ervoor zorgt dat Nederland actief en tijdig input levert bij het aangekondigde EU-onderzoek naar de bereikbaarheid van luchthavens, zodat keuzes over internationale spoorcapaciteit rond Schiphol en Amsterdam niet door Europese criteria worden beïnvloed zonder voorafgaande Nederlandse uitgangspunten. Wanneer wordt de Kamer hierover geïnformeerd?

Antwoord:

Het betreft een analyse van de Commissie. Van vaststellen van criteria is geen sprake. Nederland zal contact onderhouden met de Commissie over de voortgang van de analyse. Over de uitkomsten wordt de Kamer geïnformeerd.

Vragen GroenLinks-PvdA-fractie

35.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie hebben kennisgenomen van het compromisvoorstel voor het toelaten van vrachtwagens tot 44 ton en de instemming van Nederland hiermee. Kan de Minister aangeven tot hoeveel meerkosten voor onderhoud en vervanging dit naar verwachting gaat leiden? Hoe snel zal het gemiddelde gewicht van vrachtwagens toenemen en hoeveel ultra-zware vrachtwagens zal dit binnen 10 of 20 jaar opleveren

voor Nederland? Wat betekent dit voor de reeds bestaande onderhoudsopgave? En is het kabinet voornemens om voor deze categorie een extra klasse in de vrachtwagenheffing in te voeren, zodat de vrachtsector een groter deel van de eigen maatschappelijke kosten draagt?

Antwoord:

Nederland staat al nationaal 50 ton toe. De richtlijn valt binnen de kaders van de huidige weginfrastructuur en zal geen extra impact hebben op het wegdek. Voor gewichten boven de wettelijke maxima geldt dat er een ontheffing aangevraagd moet worden en deze voertuigen zijn beperkt tot aangewezen wegen. Het kabinet is niet voornemens om voor deze categorie een extra klasse in de vrachtwagenheffing in te voeren. De vrachtwagenheffing, waarvan de start is gepland op 1 juli 2026, kent vier gewichtsklassen. De hoogste gewichtsklasse geldt voor vrachtwagens met een massa van meer dan 32.000 kg. De tarieven zijn vastgelegd in de Wet vrachtwagenheffing. Het kabinet acht het van belang om de tarieven voor een periode van minimaal vier jaar stabiel te houden. Dit geeft duidelijkheid richting ondernemers voor het nemen van investeringsbeslissingen.

36.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie lezen dat de Minister zich zorgen maakt om de privacy van burgers als het aankomt op de controle van technische veiligheid, schadelijke emissies en geluid. Nergens echter wordt duidelijk hoe de handhaving op de relevante punten die privacy bedreigt of waarom dit niet in een redelijke verhouding tot het maatschappelijke doel zou staan. Waarom zou een mobiele controle van de geluidsemissies een grotere of significant andere inbreuk op de privacy zijn dan een snelheidscontrole, alcoholcontrole, controle van de parkeerbelasting of ANPR-registratie? En waarom zou een apk-controle voor motorfietsen een ander soort inbreuk zijn op de privacy dan een apk voor andere voertuigen?

Antwoord:

De zorgen die aangestipt worden op het gebied van privacy richten zich op de voorgenomen maatregelen uit het oorspronkelijke voorstel. Hierin stonden verregaande verplichtingen rondom het delen van voertuigdata. Echter zijn deze verplichtingen in het nieuwe voorstel dat ter algemene oriëntatie voorligt afgezwakt tot een niveau waarbij de grootste zorgen rondom privacy voor het kabinet zijn weggenomen.

37.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie begrijpen dat de EU en de VS onlangs een overeenstemming hebben bereikt over het wegnemen van handelsbelemmeringen. In deze overeenkomst staat, zo begrijpen deze leden, dat niet-tarifaire handelsbelemmeringen voor wegvoertuigen worden weggenomen. De specifieke details voor deze wederzijdse erkenning van standaarden moeten nog worden uitgewerkt. Deze leden vinden het voor de bescherming van het milieu en de verkeersveiligheid van belang dat standaarden die hiervoor gelden zelfstandig door de Europese Commissie kunnen worden bepaald. Deze leden baseren dit onder andere op een recente oproep van 75 maatschappelijke organisaties aan de Europese Commissie, waaronder de koepelorganisatie Transport & Environment. Deze leden begrijpen uit gegevens van de European Transport Safety Council dat de Europese standaarden sinds 2010 hebben gezorgd voor een reductie van 36% van de dodelijke verkeersslachtoffers, terwijl er

in de VS sprake was van een sterke toename. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om standaarden voor voetgangerdetectie en automatische noodremsystemen. Bovendien zorgen Europese regels vanaf 2026 voor een vermindering van (lucht)vervuiling door remmen en bandenslijtage. Dat is belangrijk voor een gezondere leefomgeving. Deze leden vinden dit belangrijke feiten en vragen de Minister daarom om zich hier in Europees verband stevig voor in te zetten. Deze leden hebben daarom de concrete vraag aan de Minister of Nederland van plan is om er bij de Europese Commissie op aan te dringen dat zij geen lagere voertuigenstandaarden zal accepteren onder het EU-VS handelsakkoord. Zo nee, waarom niet? En is hij voornemens om er bij de Europese Commissie op aan te dringen dat zij publiekelijk zal bevestigen dat de bescherming van kwetsbare verkeersdeelnemers niet onderhandelbaar is en de hoogste prioriteit heeft? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

De focus van het kabinet richt zich op implementatie van de afspraken uit het Joint Statement tussen de EU en de VS. De Commissie en de VS moeten de afspraken uit het Joint Statement nader uitwerken. Het kabinet zal zich blijven inzetten voor nieuwe tariefverlagingen en het versterken van de relatie met de VS. Het kabinet heeft zorgen dat de uitwerking van de gezamenlijke EU-VS verklaring mogelijk aanzienlijke gevolgen kan hebben voor het voertuigenlandschap in Europa en voor de manier waarop ons toelatingssysteem is ingericht. De EU-veiligheidsstandaarden leveren een belangrijke bijdrage aan de verkeersveiligheid, ook in Nederland. In de uitwerking van het Joint Statement zal worden gesproken over de wederzijdse erkenning van standaarden, maar wat het kabinet betreft mag dat niet ten koste gaan van de verkeersveiligheid en hetgeen daarover in de EU standaarden is vastgelegd. Zodra uitwerking aan de orde komt, zal het kabinet daar ook op toezien. Overigens heeft ook de Commissie altijd aangegeven dat er niet getornd wordt aan de regelgevende soevereiniteit van de EU.

38.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie merken op dat de Europese Commissie al langere tijd werkt aan de aanscherping van de Individual Vehicle Approval (IVA), die toeziet op de toelating van individuele (unieke) voertuigen in plaats van typegoedkeuring. Momenteel wordt deze route misbruikt om zeer grote voertuigen, zoals Amerikaanse pick-ups en andere zeer grote SUV's in Europa op de markt te brengen. Deze leden maken zich hier zorgen om en vinden het daarom van belang om deze achterdeur voor grootschalige import van schadelijke voertuigen snel te sluiten. Deelt de Minister deze mening? Voorts hebben deze leden nog enkele nadere concrete vragen hierover. Welk aandeel van de personenauto's met een eerste tenaamstelling had in 2024 een (totale) breedte van meer dan 190 centimeter? Hoeveel voertuigen rijden er in Nederland momenteel rond met een individuele goedkeuring? Is er de afgelopen jaren sprake van een stijging van het aantal goedkeuringen via deze route?

Antwoord:

Deze mening wordt gedeeld. Nederland zet zich daarom in, in Europa, om de *Individual Vehicle Approval* aan te scherpen.

Er rijden in Nederland momenteel 513.466 voertuigen rond met een individuele goedkeuring. Er is de afgelopen vijf jaren in Nederland geen sprake van een stijging van het aantal goedkeuringen via deze route.

De data over de breedte van personenauto's, dus ook met een individuele goedkeuring, is geen vast gegeven om te registreren bij RDW. Er kan dus geen antwoord gegeven worden op de vraag welk aandeel van de personenauto's met een eerste tennaamstelling in 2024 een (totale) breedte had van meer dan 190 centimeter.

39.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie zijn, zoals bekend, groot voorstander van goed grensoverschrijdend openbaar vervoer en zien nog grote uitdagingen ten aanzien van het versterken van het Europese spoornetwerk. Zowel op het vlak van goede grensoverschrijdende spoorinfrastructuur, als op het vlak van passagiersrechten en reisgemak moeten er grote stappen worden gezet. Deze leden hebben meermaals aangehouden op meer voortvarendheid ten aanzien van een EU-breed ticketsysteem. Hoe staat het hiermee? En wat heeft Nederland de afgelopen tijd gedaan om zich hiervoor in te spannen? En wat gaat Nederland hierover inbrengen tijdens de Transportraad op 4 december? En wanneer verwacht de Staatssecretaris dat er eindelijk concrete stappen gezet worden door de Europese Commissie en door de lidstaten?

Antwoord:

Het belang van een goed grensoverschrijdend spoorvervoer en een EU-breed ticketsysteem wordt onderschreven. De Commissie werkt aan wetgevende voorstellen voor MDMS (Multimodale Digitale Mobiliteitsdiensten), SDBTR (Single Digital Booking and Ticketing Regulation) en een herziening van de passagiersrechtenverordening spoor, die allen relevant zijn voor internationale ticketing. Deze voorstellen worden in 2026 verwacht. Nederland heeft de afgelopen periode actief input geleverd aan de impact assessments van de Commissie, onder meer om het belang van Europese data-standaarden, toepassing van FRAND (Fair, Reasonable, And Non-Discriminatory) principes, doorgaande tickets en betere handhaving te benadrukken.

Nederland zal opnieuw aandacht voor Europese ticketing vragen en marge van de Transportraad. Daarbij blijft het van belang te realiseren dat een beter werkend internationaal ticketsysteem niet door één lidstaat kan worden afgedwongen. Samenwerking van zowel landen als vervoerders is noodzakelijk. Nederland zal zich blijven inzetten om hierin stevige stappen te zetten richting meer reisgemak en betere reizigersrechten voor grensoverschrijdende treinreizigers.

40.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie zien ook ten aanzien van doorgaande internationale tickets graag op korte termijn concrete verbeteringen. Reizigersorganisatie Rover geeft aan dat er, sinds de nieuwe passagiersrechtenverordening anderhalf jaar geleden is ingegaan, nog geen zichtbare verbeteringen zijn waar te nemen ten aanzien van doorgaande tickets en dat vervoerders nog steeds mogelijkheden hebben om onder de regels uit te komen. Dit baart deze leden zorgen, omdat deze verordening er nu juist is om de rechten van reizigers beter te borgen. Deelt de Staatssecretaris deze zorgen? Deelt hij ook de analyse dat er sprake is van marktfalen en dat het daarom van belang is om de verordening aan te scherpen? Zo nee, waarom niet? De Staatssecretaris heeft afgelopen september tijdens het notaoverleg over de nota *Alle Seinen op Groen* toegezegd dit in Europees verband aan de orde te stellen (Kamerstuk 36 563, nr. 16). Dit onderwerp staat evenwel niet op de geannoteerde agenda van de komende Transportraad. Waarom is dit nu niet geagendeerd? En is de Staatssecretaris voornemens hier alsnog om

te verzoeken? Zo nee, waarom niet? En tot slot op dit punt de vraag of de Staatssecretaris met NS hierover heeft gesproken, zoals hij ook tijdens het notaoverleg heeft toegezegd. Zo ja, wat is er uit dit gesprek gekomen?

Antwoord:

De zorgen over het uitblijven van zichtbare verbeteringen bij doorgaande internationale tickets sinds de inwerkingtreding van de passagiersrechtenverordening spoor worden herkend. De informatie over de werking in de praktijk is echter beperkt. Hierover wordt het gesprek gevoerd met de ILT. Op het gebied van doorgaande tickets zijn nog stappen te zetten. Initiatieven vanuit de sector zoals AJC (Agreement on Journey Continuation) en HOTNAT¹¹ zijn positief, maar leggen nog te veel verantwoordelijkheid bij de reiziger. Deze aandachtspunten worden actief in Europees verband ingebracht, zoals bij het IRP.

De Commissie werkt aan een gedeeltelijke herziening van deze verordening. Het is nog niet duidelijk wat hierin zal worden opgenomen, maar het blijft van belang om te benadrukken dat het aanbod van doorgaande tickets en de duidelijkheid van bijbehorende reizigersrechten moeten worden verbeterd. Ook zet Nederland in Brussel in op betere Europese standaarden, FRAND-principes en versterking van de handhaving. Dit onderwerp staat niet geagendeerd op de komende transportraad omdat er op dit moment nog geen sprake is van een concreet wetgevend voorstel. Wel zal Nederland opnieuw aandacht vragen voor Europese ticketing en reizigersrechten en marge van de Transportraad, conform mijn eerdere toezeggingen.

Met de NS worden inmiddels gesprekken gevoerd op basis van de inspanningsverplichting uit de concessie en de CER Ticketing Roadmap. Daarbij wordt gevraagd stappen die de NS zet om doorgaande tickets te verbeteren en wat dit voor de reiziger oplevert. In het nota-overleg is ook het onderwerp derden verkoop voorbijgekomen, en de gesprekken met de NS worden aangegrepen om ook daarover te spreken. Het is een stap in de goede richting dat de NS onlangs heeft aangekondigd de tickets van European Sleeper aan te bieden (middels doorlinken; «relinking»).

41.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie merken op dat er ten aanzien van de Europese grensoverschrijdende infrastructuur, zoals gezegd, nog grote stappen zijn te zetten. Zij zijn blij dat de Europese Commissie in het recent gepubliceerde plan *Connecting Europe through High-Speed Rail* goede voornemens heeft aangekondigd. Met dit plan wordt er prioriteit gegeven aan uitbreiding van het Europese hogesnelheidsnetwerk. Dit is niet alleen goed voor de bereikbaarheid, maar ook voor het terugdringen van CO₂-uitstoot en voor het versterken van de economie. Deze leden vragen aan de Staatssecretaris hoe hij van plan is actief en positief bij te dragen aan dit plan van de Europese Commissie.

Antwoord:

De plannen van de Commissie voor het versterken van het hogesnelheidsnetwerk in Europa zijn ambitieus. Het kabinet is verheugd dat er een Europees initiatief ligt zodat gekeken wordt naar een netwerk van verbindingen. U zult binnenkort een BNC fiche ontvangen over het voorstel. Het kabinet hecht eraan dat we op Europees niveau niet alleen kijken naar een infrastructuurnetwerk voor hogesnelheidsdiensten maar dat Europa zich ook richt op het bevorderen van een Europees netwerk

¹¹ Met HOTNAT kunnen reizigers bij vertraging of afschaffing van de inkomende Railteam-alliantietrein de eerste beschikbare hogesnelheidstrein nemen vanuit het oorspronkelijk voorziene overstapstation.

van internationale treindiensten. Daarmee is de inzet gericht op bevorderen van ontwikkeling van internationaal spoorvervoer en daarnaast ook infrastructuur. Dat doen we met de buurlanden, in het platform internationaal personenvervoer per spoor en op EU niveau. Ten aanzien van de ontwikkeling van de infrastructuur wordt momenteel een TEN-T implementatiestrategie ontwikkeld. Daarnaast lopen er studies naar uitbreiding van de infrastructurele capaciteit in Amsterdam en Utrecht-Arnhem.

42.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie lezen dat de Europese Commissie terecht aandacht vraagt voor het ongelijke speelveld tussen (internationale) treinen en de luchtvaart. Deze leden hebben hier ook meermaals aandacht voor gevraagd. Hoe kijken de Minister en de Staatssecretaris hier nu naar? En zijn zij het met deze leden eens dat het logisch zou zijn om een gelijk speelveld tussen het spoor en de luchtvaart te creëren? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Het is in de eerste plaats van belang dat de markt voor internationaal personenvervoer per spoor zich verder verbetert en een concurrerend aanbod aan de reizigers kan doen. Goede (internationale) infrastructuurcondities en concurrentie in de spoorwegmarkt kan daar aan bijdragen.

Bij het beleid voor beprijzing van externe effecten van spoor en luchtvaart en bij het bepalen van het gebruik van de infrastructuur zijn er deels verschillende juridische kaders en overwegingen.

Op Europees niveau worden maatregelen genomen, bijvoorbeeld door toepassing van het Emission Trading Scheme voor CO₂-uitstoot in beide modaliteiten. Op nationaal niveau heeft het kabinet besloten de vliegbelasting vanaf 2027 te differentiëren naar afstand. De Nederlandse vliegbelasting voor korte afstanden is in vergelijking met andere Europese landen vrij hoog. Dit verbetert de concurrentiekracht van de trein die op deze afstanden als alternatief kan dienen. Er zijn ook grote verschillen tussen beide modaliteiten. In geval van spoorvervoer draagt de overheid het grootste deel van de infrastructuurkosten, waar in de luchtvaart deze investeringen door de sector zelf worden opgebracht. Het is aan een volgend kabinet om te besluiten over eventuele nieuwe maatregelen ten aanzien van beprijzing.

43.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie lezen in het plan van de Europese Commissie dat er in 2026 een uitvraag zal worden gedaan voor hogesnelheidsverbindingen. Zij zijn benieuwd hoe Nederland tot zijn inzet komt voor deze uitvraag. Is de Staatssecretaris, in overleg met de Duitse en Belgische overheden, bereid om de corridor Amsterdam-Utrecht-Arnhem-Duitsland, de Lelylijn in verbinding met het Duitse spoornetwerk en de verbinding Eindhoven-Duitsland en België tijdens deze uitvraag aan te dragen? Zo nee, waarom niet? En is hij het met deze leden eens dat ook het opheffen van de snelheidsbeperkingen op de HSL-Zuid en de goede ontsluiting van Amsterdam en Schiphol nadrukkelijk moeten worden betrokken bij de Nederlandse reactie op de plannen van de Europese Commissie?

Antwoord:

De Commissie heeft aangekondigd om in 2026 een uitvraag te publiceren voor subsidies vanuit de Connecting Europe Facility. Mogelijk gaat het daarbij om subsidies voor onderzoeken met speciale focus op grensover-

schrijdende baanvakken. Daarbij wordt actief gekeken naar de mogelijkheden voor het aanvragen van CEF financiering zowel voor projecten die het hogesnelheidsvervoer stimuleren (o.a. capaciteit HSL Amsterdam, Utrecht-Arnhem, Eindhoven-Duitse grens, Groningen-Oldenburg) als voor andere spoorprojecten van Europees belang (zoals voor het goederenvervoer of voor militaire mobiliteit). De CEF subsidies zijn gericht op uitbreiding van capaciteit van de infrastructuur en niet op instandhouding van de infrastructuur. Het opheffen van snelheidsbeperkingen valt onder instandhouding infrastructuur.

44.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie vragen in het verlengde hiervan opnieuw nadrukkelijk aandacht voor en inzet van de Staatssecretaris ten aanzien van de aanleg van de Lelylijn. In het MFK 2028–2034 blijft het CEF bestaan en is 51 miljard euro voor transport en militaire mobiliteit gereserveerd. In de annex van het CEF-voorstel wordt de verbinding Groningen-Oldenburg genoemd als een van de enkele Nederlandse verbindingen. Deze leden ondersteunen de oproep van Noord-Nederland om Groningen-Oldenburg in deze annex te verbreden naar de Lelylijn en hiermee de verbinding Amsterdam-Groningen-Oldenburg-Bremen in de annex op te laten nemen. Is de Staatssecretaris bereid zich hiervoor in te zetten? En heeft hij, gelet op het feit dat er al geruime tijd wordt gesproken over Europese cofinanciering voor de Lelylijn, hierover reeds contact gehad met de Europese Commissie? En kan hij aangeven wat de stand van zaken is met betrekking tot de zorgen over het feit dat de cofinanciering op de tocht is komen te staan vanwege het verschuiven van gereserveerde middelen van de Lelylijn naar andere projecten?

Antwoord:

De Annex bij de CEF verordening geeft een overzicht van grensoverschrijdende spoortrajecten. De lijst vormt een illustratie van grensoverschrijdende spoortrajecten die in aanmerking kunnen komen voor CEF financiering, maar limiteert de mogelijkheden voor aanvragen niet tot de trajecten op deze lijst. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft zich Europees ingezet voor het opnemen van Groningen-Oldenburg op deze lijst. En Europees ook een verbreding naar Amsterdam-Lelystad-Groningen bepleit. In het Europese krachtenveld is het echter tot nu toe niet mogelijk geweest die verbreding te realiseren. In het vervolg van de besluitvorming over de CEF Verordening blijft en wordt bepleit dat ook trajecten die niet op de lijst staan in aanmerking moeten kunnen komen voor Europese medefinanciering. En waar het opportuun is blijft ingezet worden voor verlenging van de verbinding Groningen-Oldenburg naar Amsterdam-Groningen-Bremen op de lijst.

Vanuit het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is regelmatig goede afstemming met de Europese Commissie, onder andere over de Lelylijn. Ook is richting de Commissie aangegeven dat via het Masterplan Lelylijn samen met de regio de inhoudelijke keuzes en mogelijkheden voor toekomstige bekostiging van deze spoorlijn in beeld blijven brengen. Vanuit het Masterplan Lelylijn, en met het gaandeweg verkregen zicht op de EU begroting 2028–2034, blijft het ministerie zich ook in Europees verband inzetten voor de Lelylijn. Dit is één van de redenen dat Nederland de Lelylijn wel op het TEN-T netwerk heeft laten opnemen, zodat het voor een lange periode van tijd in aanmerking kan komen voor Europese financiering. De Lelylijn blijft een belangrijk project. De reservering die door het kabinet gemaakt was, was echter niet voldoende om voor de Lelylijn de stap naar verkenning te zetten en voldeed daarmee ook niet als

cofinancieringseis, zoals ook aangegeven door mijn ambtsvoorganger in reactie op vragen van het lid Eerdmans.

45.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie vinden het zorgelijk dat de instandhouding van het spoornetwerk in Nederland alsook in andere EU-lidstaten een steeds grotere opgave wordt en dat hier tegelijkertijd onvoldoende middelen voor beschikbaar zijn. Deze leden lezen dat in het kader van de Copenhagen declaration hier door de deelnemende lidstaten over is gesproken. Wat verwacht de Staatssecretaris concreet van het vervolg van de Copenhagen declaration en welke rol neemt Nederland hierin precies?

Antwoord:

De instandhouding van de infrastructuur is de eerste prioriteit om de economische en sociale waarde van het spoorvervoer te behouden. In de conferentie van Kopenhagen op 5 november 2025 is actief gesproken over de kostenstijgingen en de mogelijkheden van kostenreductie in de spoorsector o.a. door het vaststellen van stabiele standaarden en vereenvoudigen van certificatieprocessen. Deze inzet van de Copenhagen declaration wordt gesteund. Ook zal het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zich actief inzetten voor het borgen van de verklaring in het werkprogramma van het EU agentschap spoorwegen en zal actief de dialoog met andere lidstaten aangaan worden om samen te werken en van elkaar te leren bij de grote instandhoudingsopgave van de spoorweginfrastructuur.

Vragen CDA-fractie

46.

De leden van de CDA-fractie vragen wat de Nederlandse inzet is ten aanzien van de Connecting Europe Facility en wat het kabinet voornemens is in te brengen. De leden vragen ook hoe het kabinet borgt dat de verschillende financiële stromen binnen CEF en aanverwante middelen goed op elkaar worden afgestemd.

Antwoord:

De Nederlandse inzet ten aanzien van het CEF is opgenomen in het BNC-fiche. Het kabinet zet in op een sterk CEF, dat bijdraagt aan de doelen die vastgelegd zijn in de TEN-T en TEN-E verordening. Op transportgebied zet het kabinet in op een brede interpretatie van het begrip grensoverschrijdend, zodat nationale projecten met een systeemversterkende werking op het internationale TEN-T netwerk ook kans maken op financiering. Bovendien hecht het kabinet waarde aan de bestaande kansen binnen het CEF om de digitale transportsystemen en de uitrol van laadinfrastructuur te financieren. Het kabinet houdt vast aan de mogelijkheid om militaire mobiliteit te financieren uit het CEF, en bepleit dat dual-use projecten die vanuit een militair oogpunt het meest urgent zijn prioriteit moeten krijgen. Wat betreft de governance van het CEF zet het kabinet in op voldoende inspraak van de lidstaten ten aanzien van de voorgestelde verordening en door de uitvoeringsprocedures te hanteren waarmee de lidstaten meer zeggenschap hebben.

47.

De leden merken op dat binnen CEF een sterke focus ligt op zogenoemde dual use-projecten en vragen of de Staatssecretaris zicht heeft op lopende of te verwachten projecten die onder deze categorie vallen, in het bijzonder waar het gaat om kunstwerken en projecten die samenhangen met de nieuw te realiseren munitiedepots.

Antwoord:

De voorgestelde CEF-verordening ziet toe op projecten die bijdragen aan het geschikt maken van de vier prioritaire militaire routes, waarbij de EU het belangrijk vindt dat de infrastructuur voldoet aan de technische «military requirements». Deze routes zijn bepaald door de EU, in afstemming met de lidstaten en geadviseerd door de EU militaire staf. Het beeld waar de infrastructuur afwijkt van deze vereisten is nog niet compleet, maar sommige afwijkingen zullen meer of minder urgent zijn. Daarnaast bevinden zich op deze militaire routes ook objecten die reeds sterk verouderd zijn en met oog op het borgen van de constructieve veiligheid aan vervanging of renovatie toe zijn, maar waarvoor nog onvoldoende budget is om deze aan te pakken. Ook deze opgaven zijn van belang voor militaire mobiliteit en zullen meegewogen worden in de prioritering richting het volgende CEF. Op dit moment loopt er een project uit de CEF militaire mobiliteit subsidieronde uit 2023 om 740-meter-treinen mogelijk te maken. Dit project wordt uitgevoerd door ProRail.

48.

De leden verzoeken om een overzicht van de projecten binnen de transportpijler van CEF die momenteel als grensoverschrijdend of als mede militair relevant worden aangemerkt, en vragen hoe deze projecten passen binnen de nationale prioriteiten.

Antwoord:

Op de website van de Commissie kan een overzicht gevonden worden van toegekende projecten. Deze projecten passen binnen de nationale prioriteiten. Nederland deelt immers het doel van het CEF om bij te dragen aan de bouw, ontwikkeling, beveiliging, modernisering en voltooiing van de trans-Europese netwerken voor transport, vastgelegd in Verordening (EU) 2024/1679 (TEN-T verordening).

JA21-fractie**49.**

De leden van de JA21-fractie vragen hoe de Minister in Brussel duidelijk maakt dat verdere elektrificatie van het zakelijke wagenpark op dit moment in Nederland vooral theorie is. Zolang netcongestie nieuwe aansluitingen blokkeert, kan van bedrijven niet serieus worden verwacht dat zij overstappen. Hoe voorkomt het kabinet dat Nederland verplichtingen accepteert die in de praktijk simpelweg niet uitvoerbaar zijn?

Antwoord:

Het kabinet vindt het belangrijk dat de ingroei van emissievrije zakelijke voertuigen in de hele EU versnelt. Het heeft daarom ook bij de Commissie aangegeven dat een wetgevingsvoorstel wenselijk is. Een wetgevingsvoorstel is voorzien als onderdeel van de publicatie van het Automotive Package op 10 december. Het kabinet zal bij het formuleren van een standpunt bij de beoordeling van het wetsvoorstel onder meer kijken naar de uitvoerbaarheid. De Kamer wordt hierover geïnformeerd middels een BNC-fiche.

Op dit moment zijn er nog geen signalen dat de gestelde klimaatdoelen wat betreft de elektrificatie van het zakelijke wagenpark niet gehaald kunnen worden. Wel is het zo dat het Ministerie van IenW, het Ministerie van KGG, netbeheerders en de sector nauw samen optrekken om oplossingen te zoeken voor plekken waar het nu al knelt. Werkgevers die 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

groeïend netwerk met voldoende publieke (snel)laders. Het laadnetwerk in Nederland behoort met meer dan 1 miljoen laadpunten tot de beste van Europa. Het aantal laadpunten neemt richting 2030 verder toe. Voor personenauto's is netcongestie hierbij naar verwachting geen groot knelpunt, omdat het vooral gaat om kleinverbruikersaansluitingen. Er zijn daarmee voldoende alternatieven voorhanden om medewerkers elektrisch te kunnen laten rijden. Daarnaast is als gevolg van netcongestie met mitigerende maatregelen vaak nog veel mogelijk om private laadvoorzieningen binnen de bestaande netaansluiting te realiseren zoals bijvoorbeeld met *loadbalancing* en/of batterijoplossingen.

50.

De leden van de JA21-fractie hechten aan echte keuzevrijheid voor ondernemers. Kan de Minister aangeven op welke manier Nederland zich verzet tegen Europese plannen die de verbrandingsmotor praktisch wegreguleren, terwijl elektrische alternatieven aanzienlijk duurder en minder inzetbaar zijn?

Antwoord:

Het kabinet ziet dat er steeds meer betaalbare elektrische voertuigen op de markt komen en dat de inzetbaarheid van elektrische voertuigen in Nederland nu al goed is. Het kabinet wacht eerst de evaluatie en herziening van de EU CO₂-emissienormen voor personen- en bestelauto's door de Commissie af. De publicatie hiervan is voorzien als onderdeel van het *Automotive Package* dat naar verwachting op 10 december verschijnt. Over het kabinetsstandpunt wordt de Kamer vervolgens geïnformeerd middels een BNC-fiche.

51.

De leden van de JA21-fractie constateren dat Brussel vooral stuurt op nieuwverkopen, terwijl de tweedehandsmarkt voor elektrische voertuigen nauwelijks functioneert. Hoe voorkomt de Minister dat ondernemers straks blijven zitten met voertuigen waarvan de restwaarde keldert en waarvoor binnen Nederland nauwelijks kopers zijn?

Antwoord:

Het klopt niet dat binnen Nederland nauwelijks kopers zijn voor tweedehandsauto's. In 2024 zijn bijvoorbeeld bijna 80.000 volledig elektrische gebruikte personenauto's binnen Nederland verkocht. De tweedehandsmarkt voor elektrische voertuigen groeit elk jaar verder. Daarbij zou het toegenomen aanbod van een Europese maatregel voor emissievrije zakelijke voertuigen helpen. Die voertuigen komen later immers ter beschikking aan de tweedehands markt in de EU. In het geval van leasevoertuigen houden leasemaatschappijen in de contracten al rekening met de afschrijving en de leaseprijzen voor elektrische auto's. Deze leaseprijzen zijn daarbij in de regel gunstiger dan voor vergelijkbare benzineauto's.

52.

De leden van de JA21-fractie vragen hoe het kabinet voorkomt dat Europese verplichtingen voor zware elektrische voertuigen leiden tot forse kostenstijgingen en verstoringen in de logistiek. Dringt Nederland er bij de Commissie op aan dat voor zwaar transport moderne verbrandingsmotoren voorlopig simpelweg onmisbaar blijven?

Antwoord:

Europese wetgeving verplicht fabrikanten de CO₂-uitstoot van zware bedrijfsvoertuigen in stappen te verminderen. Zware bedrijfsvoertuigen

betreffen vrachtwagens en bussen. De gemiddelde CO₂-uitstoot van de verkochte voertuigen moet in 2030 45% lager zijn ten opzichte van de gemiddelde CO₂-uitstoot in 2019, in 2035 moet dit 65% lager zijn en in 2040 90% lager. Hoe fabrikanten dit realiseren is een vrije keuze. In de praktijk zien we dat fabrikanten inzetten op een mix van energiezuinige verbrandingsmotoren en emissievrije voertuigen. De meeste truckfabrikanten in Europa hebben hun verwachting uitgesproken dat in 2030 ten minste 50% van hun nieuwverkopen emissievrij zal zijn.

De CO₂-emissienormen voor zware bedrijfsvoertuigen leidt naar verwachting tot een stijging van de aanschafprijs van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen, maar de totale gebruikskosten voor een voertuigenaar worden juist lager. De technieken voor emissievrije voertuigen zijn namelijk efficiënter in het energiegebruik en vergen minder onderhoud. Dit blijkt uit de impactanalyse van de Europese Commissie¹² en wordt bekrachtigd door zowel onafhankelijke studies van ICCT¹³ en T&E¹⁴ als door ervaringen van koplopers.¹⁵

53.

Ook vragen de leden van de JA21-fractie hoe wordt voorkomen dat de extra lengte van 90 centimeter en het extra gewicht uitsluitend voor zero-emissietrucks leidt tot een ongelijk speelveld voor transporteurs die nog niet kunnen overstappen op elektrische alternatieven.

Antwoord:

Het toestaan van extra lengte en extra gewicht uitsluitend voor zero-emissietrucks is juist bedoeld om een gelijk speelveld te creëren, waardoor zero-emissietrucks en dieseltrucks eerlijk met elkaar kunnen concurreren. De extra lengte en de extra toegestane maximale gewichten voor zero-emissievoertuigen zijn noodzakelijk om ruimte te bieden aan de benodigde zero-emissie technologie, zoals extra lengte voor waterstof-tanken en extra gewicht voor elektrische batterijen. Zo worden deze zero-emissievoertuigen niet benadeeld en stimuleren we de verduurzaming.

54.

Tot slot vragen de leden van de JA21-fractie hoe Nederland voorkomt dat Brussel beleid oplegt dat vooral leidt tot hogere kosten, minder keuze en extra druk op het mkb. Hoe kijkt de Minister naar deze onrealistische deadlines en verplichtingen terwijl de randvoorwaarden niet op orde zijn?

Antwoord:

Ondernemers staat het vrij om binnen de door de EU vastgestelde kaders keuzes te maken die bij hun bedrijf passen. De herziene richtlijn biedt deze partijen juist meer ruimte dan de huidige richtlijn, doordat bijvoorbeeld extra lengte en extra gewicht voor zero-emissievoertuigen worden toegestaan. Hierdoor ondervinden ondernemers die op

¹² Europese Commissie, «Executive summary of the impact assessment report [for the CO₂-emission standards for new heavy-duty vehicles]:» https://climate.ec.europa.eu/system/files/2023-02/policy_transport_hdv_20230214_impact_assessment_en_0.pdf

¹³ ICCT, «A total cost of ownership comparison of truck decarbonization pathways in Europe:» <https://theicct.org/publication/total-cost-ownership-trucks-europe-nov23/>

¹⁴ T&E, «Electric trucks take charge:» <https://www.transportenvironment.org/articles/electric-trucks-take-charge>

¹⁵ Volvo Trucks, «BREYTNER – «We hebben er bewust voor gekozen om een zero-emissie transportbedrijf te worden»:» <https://www.volvotrucks.nl/nl-nl/news/magazine-online/2024/sep/we-made-a-conscious-decision-to-become-a-zero-emissions.html>

zero-emissievervoer willen inzetten geen nadeel ten opzichte van dieselloortuigen.

Vragen BBB-fractie

55.

De leden van de BBB-fractie erkennen het belang van Europese harmonisatie voor gewichten en afmetingen van zware voertuigen, mede gelet op de positie van Nederland als logistiek knooppunt. Tegelijkertijd plaatsen de leden van de BBB-fractie kanttekeningen bij de proportionaliteit van de voorgestelde vergroting van lengte en gewicht, zeker in relatie tot de staat en toekomstbestendigheid van de Nederlandse infrastructuur. De leden vragen zich af welke structurele impact de toename van toegestane gewichten (tot 44/46 ton) heeft op het onderhoud van bruggen, viaducten en provinciale wegen, specifiek voor gebieden buiten de Randstad, en of dit voorstel tot hogere kosten voor beheer en onderhoud leidt voor lagere overheden (zoals provincies en gemeenten), en of daarvoor compensatie of cofinanciering overwogen wordt.

Antwoord:

De toename van de toegestane afmetingen, zoals het gewicht, de lengte en de hoogte valt binnen de huidige afmetingen van de Nederlandse infrastructuur. In Nederland is het toegestane totaalgewicht momenteel maximaal 50 ton. De toegestane gewichten van 44 en 46 ton vallen daarmee binnen de huidige kaders van de weginfrastructuur.

56.

Daarnaast hebben de leden van de BBB-fractie nog een vraag over de passendheid van zwaardere voertuigen in bijvoorbeeld tunnels en bochten. Hoe beoordeelt het kabinet het zorgpunt van het Europees Parlement over de «passendheid» van zwaardere voertuigen in bijvoorbeeld tunnels en in bochten, wat betekent het voorstel mogelijk voor de Nederlandse infra-situatie? En hoe beoordeelt het kabinet eventuele verschuivingen in de logistieke keten (modal shift), nu zwaarder wegvervoer aantrekkelijker kan worden?

Antwoord:

Nederland heeft ingezet op afmetingen die binnen de huidige Nederlandse infrastructuur passen. De in het laatste voorstel van de richtlijn opgenomen afmetingen vallen daaronder. Wat betreft eventuele verschuivingen in de logistieke keten, is in het laatste voorstel van de richtlijn opgenomen dat voertuigen zwaarder mogen wegen als er intermodaal vervoer wordt verricht. Daarnaast zijn de (beperkte) toenames in gewichten en afmetingen alleen bedoeld voor zero-emissievoertuigen en bedoeld om de zero-emissietechnologieën te voorzien. Deze toenames blijven binnen de huidige kaders van de Nederlandse infrastructuur.

57.

De leden van de BBB-fractie delen het streven naar meer verkeersveiligheid, maar zijn kritisch op maatregelen die kunnen leiden tot hogere lasten of complexe implementatie, met name voor mkb en particulieren. Hoe wordt gegarandeerd dat remote sensing voor emissiemetingen in de praktijk optioneel blijft, en niet alsnog via gedelegeerde regelgeving verplicht wordt gesteld? En hoe wordt gekeken naar het risico dat de voorgestelde nieuwe testmethodes, zoals warmrijden op de openbare weg of jaarlijkse

emissietests voor bestelwagens, kunnen leiden tot onevenredige lasten voor zelfstandigen en kleinere logistieke ondernemers?

Antwoord:

Mede door de inzet van Nederland is de voorgestelde verplichting van *remote sensing* voor emissiemetingen uit het huidige voorstel gehaald dat ter algemene oriëntatie voorligt. Nederland blijft zich inzetten dat deze verplichting er niet komt en optioneel blijft voor landen die dit zelf willen invoeren. Hiervoor lijkt veel draagvlak bij de overige lidstaten.

Nederland heeft zich in de onderhandelingen kritisch geuit over de voorgestelde nieuwe test- en toezichtseisen. Dit heeft ervoor gezorgd dat deze zijn afgezwakt in het voorstel dat ter algemene oriëntatie wordt vastgesteld. De exacte (uitvoerings-)kosten voor Nederland kunnen pas na afronding van het Europese besluitvormingsproces en publicatie van een uitvoeringshandeling in kaart worden gebracht, Nederland blijft zich inzetten om ervoor te zorgen dat de maatregelen proportioneel zijn.

58.

De leden van de BBB-fractie onderschrijven het belang van versterkte militaire mobiliteit, zeker in het licht van de verslechterde geopolitieke situatie. Wel vragen deze leden wat de verwachte investeringsimpact is van het nieuwe Militaire Mobiliteitspakket op Nederlandse infrastructuur, inclusief kostenramingen voor brugversterkingen en aanpassingen van tunnels en wegen, en of er in de verdeling van toekomstige EU-middelen voor militaire mobiliteit expliciet rekening gehouden met de rol van Nederland als «doorvoerland» en logistieke hub in Noordwest-Europa.

Antwoord:

Voor de verschillende modaliteiten (weg, water en spoor) wordt in beeld gebracht waar de infrastructuur nog niet geheel geschikt is voor het faciliteren van een snelle doorvoer van grootschalige militaire transporten. Daar waar afwijkingen geconstateerd zijn van de door EU vereiste militaire (technische) vereisten, worden door IenW in samenspraak met Defensie of waar nodig andere partijen, de verschillende handelingsopties in beeld gebracht. Daarbij wordt breder gekeken dan alleen naar inframaatregelen, zoals bijvoorbeeld het treffen van tijdelijke verzwaringsmaatregelen of noodbruggen. Het nieuwe EU-pakket stelt geen deadlines voor de uitvoering van deze maatregelen en biedt daardoor ruimte aan prioritering en fasering van opgaven. Duidelijk is wel dat substantiële aanvullende financiële middelen nodig zullen zijn om infrastructuur op termijn op het niveau te brengen van de door EU gevraagde «military requirements». Zo zullen bijvoorbeeld het verbeteren van de draagkracht van bruggen en het kunnen faciliteren van brede transporten over het spoor naar inschatting kostbare maatregelen zijn. Exacte kostenramingen zijn echter nog niet gemaakt. Belangrijk is dat benodigde extra investeringen in het licht van militaire EU-vereisten niet los gezien kunnen worden van de investeringen die reeds nodig zijn om de veiligheid van de inmiddels verouderde infrastructuur te borgen. Ook deze instandhoudingsopgaven – voor zover gelegen op de militaire corridors – zijn noodzakelijk om grootschalige militaire transporten te kunnen faciliteren. Specifiek voor wegen geldt dat de Tweede Kamer nog voor de IenW begrotingsbehandeling in vertrouwen geïnformeerd zal worden over de knelpunten dieesignaleerd zijn op de militaire routes. Specifiek voor spoor geldt dat de Tweede Kamer recentelijk geïnformeerd is over de uitgevoerde impactanalyse naar de weerbaarheid en militaire mobiliteit, waaruit blijkt dat het Nederlandse spoorwagennet moet worden versterkt tegen sabotage en cyberaanvallen, en verbeteringen nodig zijn voor grootschalige militaire

verplaatsingen als doorvoerland voor de Navo. Tot 2030 is daarvoor € 600 miljoen nodig (Kamerstukken 30 821, nr. 321). Op dit moment wordt er over de nieuwe EU-begroting onderhandeld, waardoor er geen uitspraak gedaan kan worden over de verdeling van toekomstige EU-middelen.

59.

De leden van de BBB-fractie staan positief tegenover transparantie over uitstoot, maar waarschuwen voor onnodige administratieve lasten. Deze leden vragen zich af hoe wordt geborgd dat deze verordening niet leidt tot verplichtingen voor ondernemers die geen wettelijke rapportageplicht hebben, maar via contractuele afspraken toch onder deze regeling vallen. Ook vragen de leden van de BBB-fractie zich af hoe het kabinet het compromisvoorstel en de balans tussen duurzaamheid en bescherming van de infrastructuur. Zal de veiligheid van de infra voldoende intact blijven?

Antwoord:

Ondernemers kunnen er zelf voor kiezen of zij de transportgerelateerde CO₂-emissies van hun bedrijfsvoering rapporteren. Indien een bedrijf contractuele afspraken maakt over het rapporteren van de transportgerelateerde CO₂-emissies, is het bedrijf verplicht het daarvoor voorgescreven raamwerk te gebruiken. De Europese verordening voor het bepalen van broeikasgasemissies door transportdienstverleningen verplicht het gebruik van de internationaal erkende ISO-norm 14083.

Voor grote bedrijven geldt een verificatieverplichting om de berekeningen volgens het voorgeschreven raamwerk aan te tonen. Om de administratieve druk op het mkb te verlagen, zijn kleine bedrijven vrijgesteld van deze verificatieplicht.

Het voorgeschreven raamwerk bevat een berekeningsmethodiek voor alle broeikasgasemissies, voor alle modaliteiten en over de hele keten. Emissies worden berekend van de energiebron tot aan het energiegebruik in het vervoermiddel (het well-to-wheel of well-to-wake principe). Emissies over de hele levenscyclus – inclusief productie en sloop van het voertuig – zijn niet inbegrepen in het raamwerk. Ook het gebruik van de infrastructuur is niet inbegrepen in het raamwerk. Hiervoor zijn er nog geen standaarden.

60.

De leden van de BBB-fractie kijken positief naar grensoverschrijdende spoornetwerken, maar vragen daarbij wel aandacht voor betaalbaarheid, nationale regie en prioritering van investeringen die Nederlanders direct ten goede komen. Deze leden vragen zich dan ook af hoe het High Speed Rail Plan zich verhoudt tot de bestaande discussies over concessies, zoals die rond NS, en tot de bredere inzet op binnenlands nachtnet of regionale verbindingen? Ook vragen deze leden zich af of de kosten van dit megaproject opwegen tegen de Maatschappelijke baten voor Nederlanders.

Antwoord:

Het verbeteren van de connectiviteit binnen Europa is een doelstelling van het High Speed Rail plan die het kabinet onderschrijft. Het plan betreft hogesnelheidsvervoer en daarmee vervoer over grotere afstanden en legt daarmee veel nadruk op het verbinden van de hoofdsteden en heeft minder aandacht voor regionale aansluitingen.

Goede aansluitingen van nationaal en regionaal op het internationale hogesnelheidsspoor zijn cruciaal voor de reiziger en zal hiervoor aandacht vragen bij de commissie.

In het High Speed Rail plan stelt de Commissie voor om in dialoog met de lidstaten in 2026 te komen tot een deal over hogesnelheidsvervoer in Europa en om daarbij een financieringsstrategie te ontwikkelen.

Het plan omvat wel veel verschillende maatregelen die bij elkaar zeer ambitieus zijn. Financiering van de geschatte € 345 miljard tot 2040 zal voor een groot deel door de lidstaten dienen te gebeuren en hier is geen zicht op. Individuele lidstaten besluiten veelal over de financiering.

61.

Ook willen de leden van de BBB-fractie weten wat het standpunt van het kabinet is over het Highspeed rail plan, of het kabinet van mening is of het plan realistisch en uitvoerbaar is, en of de financieringsopties adequaat zijn. Als laatste vragen deze leden zich af hoe het kabinet in het licht van het High Speed Railway Plan kijkt naar de positie en ontwikkeling van nachttreinen binnen het Europese langeafstandsspoor.

Antwoord:

De plannen van de Commissie voor het versterken van het hogesnelheidsnetwerk in Europa zijn ambitieus. Het is goed om te zien dat er een Europees initiatief ligt zodat gekeken wordt naar een netwerk van verbindingen. U zult binnenkort een BNC fiche ontvangen over het voorstel. Het kabinet hecht er aan dat we op Europees niveau niet alleen kijken naar een infrastructuurnetwerk voor hogesnelheidsdiensten maar dat Europa zich ook richt op het bevorderen van een Europees netwerk van internationale treindiensten. Daarmee is mijn inzet gericht op bevorderen van ontwikkeling van internationaal spoorvervoer en daarnaast ook infrastructuur. Dat doen we met de buurlanden, in het platform internationaal personenvervoer per spoor en op EU niveau.

In het plan worden maatregelen genoemd die, naast de ontwikkeling van goederenvervoer, ook de ontwikkeling van nachttreinen helpen bevorderen, zoals de verordening capaciteitsverdeling op het spoor. De maatregelen die de ontwikkeling van nachttreinen bevorderen worden gesteund.