

Vergaderjaar 2025-2026

21501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr.

**INBRENG VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK
OVERLEG**

Vastgesteld op ... 2025

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan het kabinet over de geannoteerde agenda bijeenkomst van EU transportministers van 4 december 2025 te Brussel (Kamerstuk 21501-33, nr. 1167), het verslag van de EU Transportraad d.d. 5 juni 2025 (Kamerstuk 21501-33, nr. 1143), de kwartaalrapportage Q1 en Q2 2025 Transportdossiers (Kamerstuk 21501-33, nr. 1142), de kwartaalrapportage Q3 2025 Transportdossiers (Kamerstuk 21501-33, nr. 1163), het Europees voorstel tot wijziging van de tolheffingsregels (Kamerstuk 22112, nr. 4133), de Nederlandse positie richting Europese Commissie over emissievrije zakelijke voertuigen (Kamerstuk 22112, nr. 4178) en het Fiche: [MFK] Connecting Europe Facility (Kamerstuk 22112, nr. 4155).

De vragen en opmerkingen zijn op 27 november 2025 aan het kabinet voorgelegd. Bij brief van ... is deze door hem beantwoord.

Voorzitter van de commissie,
Peter de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,
Van der Graaf

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties**Inhoudsopgave**

Inleiding	
D66-fractie	2
PVV-fractie	4
VVD-fractie	6
GroenLinks-PvdA-fractie	8
CDA-fractie	11
JA21-fractie	12
BBB-fractie	13

Inleiding

De leden van de D66-fractie hebben met interesse

kennisgenomen van de geannoteerde agenda ter voorbereiding op de Transportraad van 4 december. Zij hebben enkele opmerkingen en vragen aan de staatssecretaris en de minister.

De leden van de PVV-fractie hebben kennisgenomen van de beleidsbrieven ten aanzien van de Transportraad van 4 december 2025 en willen het kabinet nog enkele vragen voorleggen.

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de stukken die horen bij het schriftelijk overleg van de Transportraad op 4 december 2025 en zij hebben hierover nog een aantal vragen.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie hebben kennisgenomen van de stukken die horen bij het schriftelijk overleg van de Transportraad op 4 december 2025 en zij hebben hierover nog een aantal vragen en opmerkingen.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de stukken die horen bij het schriftelijk overleg van de Transportraad op 4 december 2025 en zij hebben hierover nog een aantal vragen en opmerkingen.

De leden van de JA21-fractie hebben kennisgenomen van de beleidsbrieven ten aanzien van de Transportraad van 4 december 2025 en willen het kabinet nog enkele vragen voorleggen.

De leden van de BBB-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de beleidsbrieven ten aanzien van de Transportraad van 4 december 2025 en willen het kabinet nog enkele vragen voorleggen.

D66-fractie

EV-transitie naar 2035

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.

Ingroei elektrische zakelijke voertuigen

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.

Connecting Europe Facility en het Meerjarig Financieel Kader

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?

Specifieke inzet van het kabinet voor het CEF

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’¹ beoordelen en welke inzet de minister voor Nederland ziet op dat gebied.

IMO Net-Zero Framework

De leden van de D66-fractie constateren dat het tijdens de buitengewone vergadering van de Internationale Maritieme

¹ 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).

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.

Europese treintickets

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.

Verkeersveiligheid in relatie tot EU-VS-handelsafspraken

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.

PVV-fractie

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.

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 brandstofauto'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.

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. 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.

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.

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.

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. 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.

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.

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.

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.

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.

VVD-fractie

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

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

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

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.

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?

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?

Europees voorstel tot wijziging van de tolheffingsregels

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.

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.

Fiche Connecting Europe Facility (CEF)

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?

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

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.

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?

Nederlandse positie richting Europese Commissie over emissievrije zakelijke voertuigen

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?

Algemeen

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.

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?

GroenLinks-PvdA-fractie

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?

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?

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?

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 pickups 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?

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 aangedrongen 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?

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. 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?

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.

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?

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?

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?

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?

CDA-fractie

In de komende Transportraad staan onder meer de Europese tolheffingsregels, het voorstel over emissievrije zakelijke voertuigen en de voortgang binnen de Connecting Europe Facility (CEF) op de agenda. De leden van de CDA-fractie hebben ten aanzien van het laatste onderwerp nog enkele vragen.

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.

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.

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.

JA21-fractie

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?

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?

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?

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?

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.

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?

BBB-fractie

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.

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?

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?

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.

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?

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.

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.

II Reactie van de bewindspersoon