Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

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

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

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

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/214911

Bijlage(n)
1

Datum 9 november 2026
Betreft Geannoteerde agenda Transportraad d.d. 30 november te Brussel

Geachte voorzitter,

Hierbij ontvangt u de geannoteerde agenda van de Transportraad van 30 november te Brussel.

Er is nog geen officiële agenda voor deze Transportraad. De inhoud van deze geannoteerde agenda geeft de meest recente stand van zaken weer.
Mocht de formele agenda op belangrijke punten veranderen, dan wordt u hierover geïnformeerd tijdens het Commissiedebat dat gepland staat op 19 november aanstaande.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Vincent Karremans

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Annet Bertram

Geannoteerde agenda

Het Iers voorzitterschap heeft een voorlopige agenda gedeeld voor de Transportraad van 30 november a.s. in Brussel. We zijn nog in afwachting van de officiële agenda. Naar verwachting zal het voorzitterschap een bespreking organiseren over de Verordening inzake Multimodale Boekingen (RMB), waarbij wordt ingezet op een algemene oriëntatie of voortgangsoverleg. Daarnaast zijn er naar verwachting voortgangsoverleggen over de Verordening inzake Spoorboeking (Rail Ticketing), de herziening van de Verordening Passagiersrechten in het Spoorvervoer (RPRR) en de Verordening voor het verduurzamen van zakelijke voertuigen (Clean Corporate Vehicles). Daarnaast zal Nederland aandacht vragen voor het verbeteren van de Europese dronemarkt via een diversenpunt.

Ook zal naar verwachting het voorzitterschap voor een aantal dossiers updates delen over de voortgang van de wetgevingsvoorstellen en triloogonderhandelingen met het Europees Parlement. Dit betreft de Verordening tot oprichting van de Connecting Europe Facility (CEF III), de Verordening Passagiersrechten voor Multimodale Reizen, het Roadworthiness Package, het voorstel voor de Richtlijn Gewichten en Afmetingen van Zware Wegvoertuigen en de Verordening tot vaststelling van een kader van maatregelen ter vergemakkelijking van het vervoer van militaire uitrusting, goederen en personeel binnen de Unie (militaire mobiliteit).

Verordening inzake Multimodale Boekingen (RMB)

Inhoud

Het voorstel voor een Verordening voor Multimodale Boekingen heeft tot doel de transparantie en keuzevrijheid voor consumenten en zakelijke gebruikers te verbeteren bij het boeken van reizen met meerdere vervoerders of modaliteiten. De kern van het voorstel is de verplichting voor boekingsplatforms om reisopties neutraal, eerlijk en transparant weer te geven. De standaardrangschikking van zoekresultaten mag onder het voorstel uitsluitend gebaseerd zijn op (een combinatie van) vastgestelde criteria zoals prijs, reistijd of klimaatimpact. Betaalde prominente plaatsing van aanbiedingen is toegestaan, maar mag geen onderdeel vormen van de standaardrangschikking en moet duidelijk herkenbaar zijn als gesponsorde inhoud. Daarnaast bevat het voorstel waarborgen tegen oneerlijke contractvoorwaarden en exclusiviteitsafspraken die de commerciële vrijheid van vervoerders beperken bij overeenkomsten met boekingsplatforms met een significante marktpositie. Ook moeten boekingsplatforms commercieel gevoelige gegevens van vervoerders beschermen en op verzoek van vervoersautoriteiten geanonimiseerde en geaggregeerde gegevens delen ten behoeve van de ontwikkeling, monitoring en evaluatie van vervoersbeleid en de verbetering van de planning en coördinatie van vervoersdiensten.

Inzet Nederland

Het kabinet steunt de kern van het voorstel om het voor reizigers eenvoudiger te maken reisopties van verschillende vervoerders en modaliteiten te vinden, vergelijken en boeken door een neutrale en transparante weergave van het aanbod. Daarnaast steunt het kabinet de voorgestelde voorwaarden voor eerlijke, redelijke en niet-discriminerende commerciële overeenkomsten (FRAND: *Fair, Reasonable And Non-Discriminatory*), waarmee wordt beoogd een gelijk speelveld te bevorderen en kleinere vervoerders te beschermen. Het kabinet acht een nadere verduidelijking van de voorwaarden voor een eerlijke, redelijke en niet-discriminerende vergoeding voor de diensten van

boekingsplatforms noodzakelijk, waarbij kostenoriëntatie als uitgangspunt moet gelden. Dit is van belang voor de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van het voorstel. Ook steunt het kabinet de voorgestelde verplichtingen voor gegevensdeling en verdere technische standaardisatie, met het oog op interoperabiliteit en markttoegang. Daarbij benadrukt het kabinet het belang van aansluiting bij bestaande Europese kaders. Het kabinet zal daarnaast aandacht vragen voor de volledigheid van het weergegeven reisaanbod, prijstransparantie en het beperken van administratieve lasten en regeldruk voor bedrijven en toezichthouders, met oog voor een gelijk speelveld, proportionaliteit en behoud van effectiviteit van het voorstel. Het kabinet zet zich in conform het kabinetsstandpunt in het BNC-fiche, dat op 19 juni aan de Tweede Kamer is gestuurd.[1]

Krachtenveld
Lidstaten staan over het algemeen positief tegenover het doel van het voorstel, maar vragen expliciet aandacht voor regeldruk en uitvoerings- en administratieve lasten. Daarnaast zijn er lidstaten die aandacht vragen voor de commerciële vrijheid van boekingsplatforms, verdienmodellen en ruimte voor innovatie. Er is overeenstemming dat het de handhaafbaarheid, Europese harmonisatie en uitvoerbaarheid ten goede zou komen als verder uitgewerkt zou worden wat eerlijke, redelijke en niet-discriminerende (FRAND) voorwaarden zijn, er is nog geen eenduidige oplossing over hoe dit EU-breed vast te leggen.

Verordening inzake Spoorboekingen (Rail Ticketing)

Inhoud
De Raad spreekt naar verwachting over het voorstel voor een nieuwe verordening inzake treinticketverkoop op basis van een voortgangsrapportage van het voorzitterschap. Het voorstel heeft tot doel het voor reizigers makkelijker te maken om eenvoudig een (internationaal) treinticket te reserveren, boeken en betalen. Het voorstel legt verplichtingen op aan alle spoorvervoerders om data te delen tussen vervoerders en platforms (*relinking obligation*), zodat reizigers alle beschikbare reisopties te zien krijgen. Daarnaast worden spoorwegondernemingen met een marktaandeel van minimaal 50% op de binnenlandse spoorpersonenvervoermarkt verplicht om ook tickets van andere spoorvervoerders via hun eigen verkoopkanalen aan te bieden. Dit wordt de ‘hosting obligation’ genoemd.
Ook worden spoorvervoerders verplicht de treinkaartverkoop eerder open te stellen, met een boekingshorizon van vijf maanden.

Inzet Nederland
Het kabinet verwelkomt de doelstelling van de Commissie om het spoorvervoer voor personen te bevorderen, zowel nationaal als grensoverschrijdend. Het kabinet steunt dat verplichtingen voor het delen van data over spoorticketverkoop worden toegepast op alle vervoerders, zodat het volledige spoorticketaanbod beschikbaar is op de platforms. Daarbij hecht het kabinet belang aan een neutrale en transparante weergave van reisopties en tarieven, toepassing van eerlijke, redelijke en niet-discriminerende (FRAND)voorwaarden, interoperabiliteit en standaardisatie. Het kabinet zet zich in conform het kabinetsstandpunt in het BNC-fiche, dat op 19 juni aan de Tweede Kamer is gestuurd.[2]

Krachtenveld

[1] Kamerstukken II, 2025–2026, 22 112, nr. 4387

[2] Kamerstukken II, 2025–2026, 22 112, nr. 4386

Lidstaten steunen in algemene zin de doelstellingen van het voorstel, maar zijn verdeeld over de scope en ambitie. Sommige lidstaten (waaronder Nederland) pleiten voor behoud van ambitie, terwijl andere lidstaten kritisch zijn over de voorgestelde verplichting voor het hosten van ticketverkoopfaciliteiten.
Het voorzitterschap stelt voor om deze verplichting te beperken tot het delen van data (*relinking)*. Een aantal lidstaten, waaronder Nederland, is kritisch over deze beperking omdat dit het boeken van doorgaande treinreizen kan bemoeilijken en ook gevolgen heeft voor de passagiersrechten. Ook over de boekingshorizon van vijf maanden bestaat verdeeldheid. Verder vragen meerdere lidstaten, waaronder Nederland, om verduidelijking van de FRAND-voorwaarden en aandacht voor de uitvoerbaarheid en administratieve lasten.

Herziening van de Verordening Passagiersrechten in het Spoorvervoer (RPRR)

Inhoud

De Raad spreekt naar verwachting over een beperkte herziening van de bestaande verordening Passagiersrechten in het Spoorvervoer (EU verordening 2021/782) op basis van een voortgangsrapportage van het voorzitterschap. Het voorstel heeft als doel de rechten van reizigers bij het maken van treinreizen met meerdere vervoerders te verbeteren. De herziening introduceert een zogenaamd enkelvoudig (*single*) ticket. Hiermee beoogt de Commissie het voor reizigers makkelijker te maken om een internationale treinreis te boeken zonder hun rechten te verliezen bij verstoringen.

Inzet Nederland

Het kabinet hecht waarde aan verbetering van de dienstverlening en consumentenbescherming ten opzichte van de huidige situatie, met name voor de internationale treinreiziger. Het kabinet staat daarom achter de verbetering van passagiersrechten voor een gehele reis, die kan bestaan uit meerdere vervoerders.
Het kabinet steunt de voorgestelde bepalingen over het respecteren van minimale overstaptijden door kaartverkopers en touroperators. Nederland zet zich in conform het kabinetsstandpunt in het BNC-fiche, dat op 19 juni aan de Tweed Kamer is gestuurd.[3]

Krachtenveld

Veel lidstaten uiten zorgen over de uitvoerbaarheid, administratieve lasten en kosten van het voorstel, met name over de aansprakelijkheid van vervoerders bij gemiste aansluitingen. Er is brede steun voor beperking van de compensatieverplichtingen bij *single tickets*, waarbij de aansprakelijkheid wordt beperkt tot het traject waarop een vervoerder vertraging veroorzaakt. Een groot deel van de Raad wil daarnaast ook de verplichtingen rond omboeking en terugbetaling beperken, onder meer om regionale vervoerders te ontzien. Nederland pleit met een aantal andere lidstaten juist voor behoud van ambitie op deze punten. Verder is er voorzichtige steun voor verplichte informatie-uitwisseling tussen vervoerders en ticketverkopers over verkochte *single tickets*, zodat zij in ieder geval op de hoogte zijn van het feit dat ze onderdeel van een single ticket. Er bestaan ook hier zorgen over de uitvoerbaarheid en administratieve lasten. Het voorzitterschap werkt op basis van deze discussies aan een compromistekst.

Europese Dronemarkt (Nederlands diversenpunt)

De EU-regelgeving voor drones is complex en staat het benutten van de potentie van drones in de weg. Om de Europese drone markt tot ontwikkeling te laten komen en op mondiaal niveau mee te kunnen spelen is sterk Europees leiderschap en versimpeling van de EU-regelgeving noodzakelijk. De versimpeling van de regelgeving en het

[3] Kamerstukken II, 2025–2026, 22 112, nr. 4386

opbouwen van een coalitie van lidstaten is opgenomen in de strategische agenda onbemande luchtvaart die binnenkort naar de Kamer wordt verzonden.

Nederland pleit op de Raad voor een aantal maatregelen om de Europese dronemarkt te versterken, zodat de EU competitief blijft op de mondiale markt. De ontwikkeling van de civiele Europese drones markt blijft achter ten opzichte van de originele EU-plannen. Nederland stelt de volgende vijf acties voor:

1. Versterk het Europees leiderschap voor het drones dossier met nauwe samenwerking tussen Commissie en lidstaten, gebruik makend van de uitvoerende expertise van de lidstaten;
2. Maak de EU regelgeving praktisch uitvoerbaar;
3. Realiseer een gefaseerde implementatie van U-space, het verkeersleidingsysteem voor onbemande luchtvaart;
4. Ontwikkel een Europese strategie voor elektronische zichtbaarheid voor bemande en onbemande luchtvaart;
5. Zorg voor voldoende middelen bij de Commissie en de European Union Aviation Safety Agency (EASA).

Nederland pleit voor het versimpelen van de EU drone regelgeving. Hierdoor wordt vergunningverlening voor Nederlandse drone operators eenvoudiger en kunnen zij makkelijker op de Europese markt opereren. Momenteel (stand van zaken eind oktober) steunen België, Denemarken, Griekenland, Malta en Spanje deze Nederlandse oproep.

Diversenpunten

Stand van zaken lopende wetgevende voorstellen

Het voorzitterschap zal bij de diversenpunten informatie geven over enkele lopende trilogen.

Verordening tot oprichting van de Connecting Europe Facility (CEF III)

Tijdens de Transportraad van 5 december 2025 is er een algemene oriëntatie bereikt op het voorstel voor de CEF III-verordening. De afgelopen maanden heeft het Europees Parlement zich beraad op een positie, welke nog niet definitief is. Naar verwachting zullen de trilogen beginnen zodra er een Raadspositie bereikt is op het brede voorstel voor de EU-begroting.

De Nederlandse positie is uiteengezet in het BNC-fiche, waarover de Tweede Kamer in september 2025 geïnformeerd is.[4] Nederland steunt een tijdige afronding van de trilogen en zal pleiten voor behoud van de Raadspositie.

Nederland bevindt zich in de groep ambitieuze lidstaten, die pleit voor grensoverschrijdende samenwerking en het belangrijk acht om projecten op basis van inhoud te beoordelen. Een andere groep lidstaten in de EU pleit voor een geografische balans bij het toekennen van projecten. De Raad is eensgezind in de boodschap dat het CEF als instrument moet blijven bestaan binnen het meerjarig financieel kader (MFK).

Verordening tot vaststelling van een kader van maatregelen ter vergemakkelijking van het vervoer van militaire uitrusting, goederen en personeel binnen de Unie (Militaire mobiliteit)

[4] Kamerstukken II, 22112, nr. 2644

Tijdens de Transportraad zal er een update gegeven worden over het EU Militaire Mobiliteitspakket, specifiek over de verordening. De verordening wordt nu uitonderhandeld door de Commissie, Raad en het Europees Parlement. Het Iers voorzitterschap streeft naar afronding van de triloogonderhandelingen eind 2026.
De Tweede Kamer is geïnformeerd over de inzet van Nederland middels het BNC-fiche EU Militaire Mobiliteitspakket[5]. Ook zijn vragen gesteld en beantwoord in het schriftelijk overleg over de Raad Buitenlandse Zaken – Defensie.[6] Onder Cypriotisch voorzitterschap is in juni 2026 een algemene oriëntatie bereikt. De bereidheid om tot een akkoord te komen eind dit jaar is groot bij alle instituties. Op een klein, maar fundamenteel aantal aspecten, waaronder het verplichtend karakter van militaire vereisten is, lopen de posities uiteen.

Verordening Passagiersrechten voor Multimodale Reizen
De onderhandelingen inzake de nieuwe Verordening Passagiersrechten voor Multimodale Reizen liggen stil onder het Iers voorzitterschap. Naar verwachting zullen er geen inhoudelijke ontwikkelingen gemeld worden op dit dossier**.**

Roadworthiness Package (APK, technische controles langs de weg en kentekenbewijzen)
Op 24 april 2025 presenteerde de Commissie het Roadworthiness Package (RWP). Dit betreft voorstellen voor wijziging van de EU-richtlijnen voor de (1) Algemene Periodieke Keuring, (2) de technische controles langs de weg en (3) de kentekenbewijzen voor motorvoertuigen.
De eerste twee richtlijnen worden via één voorstel herzien. Deze herzieningen zijn volgens de EC nodig om de technologische ontwikkelingen in o.a. het voertuigenpark te volgen en om aan de geldende milieu- en klimaatdoelstellingen te kunnen voldoen. Ook beschouwt de EC de huidige richtlijn voor kentekenbewijzen onvoldoende effectief voor de handhaving van regels voor grensoverschrijdend verkeer en handel in voertuigen. Op 20 oktober 2026 heeft de tweede triloog plaatsgevonden, hierin is het merendeel van de openstaande technische discussiepunten voor beide voorstellen opgelost. Op een aantal politieke punten zijn er wel posities uitgewisseld maar is er geen wezenlijke voortgang geboekt. Op 2 december 2026 staat de laatste triloog gepland waarin het voorzitterschap hoopt een definitief akkoord te bereiken. De Nederlandse inzet blijft in lijn met de standpunten zoals verwoord in de BNC-fiches[7], waarbij het waarborgen van uitvoerbaarheid, proportionaliteit en privacy voor Nederland van groot belang blijven.

Verordening voor het verduurzamen van zakelijke voertuigen (Clean Corporate Vehicles)
Op 16 december 2025 heeft de Commissie als onderdeel van het Automobiel Pakket een voorstel voor een verordening inzake Clean Corporate Vehicles gepubliceerd. Het wetgevingsvoorstel houdt in dat lidstaten moeten zorgen voor een minimaal aandeel laag- en nul-emissie voertuigen in de nieuwe registraties door grote ondernemingen. Het voorstel richt zich daarmee expliciet niet op het mkb. Nederland zet in op ambitieuze, bindende doelstellingen en wil tegelijkertijd de gevolgen voor de uitvoering beperken.[8] De onderhandelingen liggen grotendeels stil, doordat de voortgang op dit beleidsdossier afhangt van de onderhandelingen op andere onderdelen van het

[5] Kamerstukken II, 22122, nr. 4266

[6] Kamerstukken II, 21501-28, nr. 298

[7] Kamerstukken II, 22112, nrs. 4070 en 4071.

[8] Kamerstukken II, 2025-2026, 21 501-33, nr.1198

Automobiel Pakket en de *Industrial Accelerator Act (IAA).* Het Iers voorzitterschap lijkt de voortgang op de CO2-emissienormen voor personenauto's en bestelauto's en de IAA te willen afwachten. Daarnaast verschillen de lidstaten sterk van mening over onder meer het ambitieniveau, de rapportageverplichtingen en het Commissievoorstel om een EU-voorkeursprincipe toe te passen in de financiële steun die lidstaten mogen geven aan voertuigen. Nederland heeft een studievoorbehoud geplaatst bij het artikel over financiële steun. Gezien de beperkte voortgang en de uiteenlopende standpunten zal naar verwachting alleen een korte update gedeeld worden tijdens de Transportraad.

Richtlijn inzake gewichten en afmetingen van zware wegvoertuigen (Weights and Dimensions)
Op 11 juli 2023 heeft de Commissie de herziening van de Richtlijn Gewichten en Afmetingen Zware Wegvoertuigen gepubliceerd als onderdeel van het Vergroening van Vervoer-pakket.[9] Tijdens de Transportraad van 4 december 2025 is er een algemene oriëntatie bereikt. Het Cypriotisch voorzitterschap is de triloog over deze richtlijn gestart en deze is voortgezet onder het Iers voorzitterschap. Het kabinet is positief over het raadsvoorstel zoals dat nu in de triloog wordt besproken en de mogelijkheden die het biedt voor de harmonisatie van de vereisten voor zware voertuigen in het goederenvervoer. Het kabinet zet zich conform het aan de Tweede Kamer toegestuurde BNC-fiche[10] ook in de triloogfase in voor het behoud van voertuigafmetingen die passen binnen de huidige infrastructuur, met een maximale aslast van 11,5 ton en een maximale hoogte van 4,00 meter. In het huidige voorstel in de triloog zijn deze maxima behouden.

Het kabinet ziet ruimte voor meer ambitie in de verduurzaming van het zware wegtransport en daarmee meer ruimte voor ondernemers, in lijn met de klimaatdoelstellingen, maar het kabinet waardeert dat het raadsvoorstel meer gewicht en lengte toestaat voor emissieloze vrachtwagens en daarmee de vergroening van het vrachtwagenpark stimuleert.

Het Iers voorzitterschap beoogt eind dit jaar een akkoord te bereiken in de triloog. Echter blijven er uiteenlopende meningen tussen de Raad en het Europees Parlement, met name over het maximale totaalgewicht van zero-emissie vrachtwagens. De waarden passen binnen de Nederlandse ontwerpcriteria van de weginfrastructuur. Nederland staat immers al hogere gewichten toe (50 ton). Wel is Nederland, net als de meeste lidstaten, tegenstander van hogere aslasten vanwege de impact op de weginfrastructuur.

[9] Council Directive 96/53/EC

[10] Kamerstukken II, 22112, nr. 3783.